



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 467] नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर 17, 2019/अग्रहायण 26, 1941  
No. 467] NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 17, 2019/AGRAHAYANA 26, 1941

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अधिसूचना

मुंबई, 10 दिसम्बर, 2019

**सं. टीएमपी/22/2019-केओपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा कंटेनरों सहित कार्गो की लाइट्रेज टॉपिंग-अप के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) की सीमाओं के भीतर डायमंड हार्बर और अन्य गहरे जल लंगरगाहों में पल्लवमान क्रेनों की 15 वर्ष की अवधि के लिए स्थापना हेतु प्राप्त प्रस्ताव का, संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

### महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण मामला संख्या टीएमपी/22/2019-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

—

आवेदक

#### गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रतन सञ्जर, सदस्य (आर्थिक)

#### आदेश

(नवंबर, 2019 के 29वें दिन पारित)

यह मामला कंटेनरों सहित कार्गो की लाइट्रेज/टॉपिंग के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) की सीमाओं के भीतर डायमंड हार्बर और अन्य गहरे जल लंगरगाहों में पल्लवमान क्रेनों की 15 वर्ष की अवधि के लिए स्थापना हेतु केओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. केओपीटी द्वारा 12 अप्रैल, 2019 के अपने पत्र संख्या फिन/14/वी के अंतर्गत निम्नलिखित निवेदन किये हैं:-
  - (i). केओपीटी के नदीय ड्राफ्ट में सीमाओं को पार पाने के उद्देश्य से, आने वाले जहाजों को उपलब्ध गहरे जल लंगरगाहों में बीच धारा कार्गो प्रचालन को लाइट्रेज/टॉपिंग-अप के लिए प्रोत्साहित किया जायेगा। इस समय, इस प्रयोजन के लिए सागर/सैंडहैड्स में दो पल्लवमान क्रेन प्रचालन में हैं। डायमंड हार्बर लंगरगाह में भी कंटेनरों सहित कार्गो प्रचालनों के

लिए इसी प्रकार का लाइट्रेज/टापिंग अंप किये जा रहे हैं परंतु यह सब अपने स्वामित्व की क्रेनों के साथ गियर युक्त पोतों द्वारा ही किया जाता है।

- (ii). डायमंड हार्बर स्थित मौजूदा तीन लंगरगाहों का संवर्धन करने की दिशा में और गियर रहित पोतों द्वारा कार्गो का लाइट्रेज/टापिंग-अप की अनुमति देने के लिए डायमंड हार्बर में भी एक पल्लवमान क्रेन की स्थापना का प्रस्ताव है जिससे मुख्य पोत और बार्जों/छोटे पोतों के बीच कंटनरों सहित, कार्गो का अंतरण हो सके।
- (iii). खुली निविदा के द्वारा किसी उपयुक्त पार्टी की पहचान करने के पश्चात्, सिस्टम के प्रचालन के लिए 15 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस जारी किया जायेगा।
- (iv). डम्ब बार्ज पर लगी उपयुक्त क्रेन और इसकी चाल के लिए टग द्वारा सहायता प्रदान करने के लिए उसकी स्थापना /चालू करने के लिए लाइसेंस आवश्यक है। लाइसेंस धारक को जहाज/एजेंट/आयातक/निर्यातक से प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों पर या उससे कम दरों पर प्रभाव उगाही करने की अनुमति दी जायेगी। लाइसेंसधारक राजस्व के एक भाग को केओपीटी से साझा करेगा।
- (v). केओपीटी को कोई निवेश करने की जरूरत नहीं है। लाइसेंस उसे दिया जायेगा जो केओपीटी को अधिकतम राजस्व देगा।
- (vi). पल्लवमान क्रेन सुविधा की स्थापना पोत की टीआरटी कम कर देगी और बदले में मौजूदा गहरे ड्राफ्ट वाले लंगरगाहों की क्षमता का संवर्धन होगा और केओपीटी को कोई वित्तीय व्यय नहीं करना पड़ेगा।
- (vii). लाइसेंसधारक, निम्नवत् न्यूनतम संख्या में उपस्कर/क्राफ्ट की आपूर्ति, स्थापना और आरंभ करेगा।

उपस्कर	तैनात की जाने वाली संख्या, विशिष्टियों सहित	किये जाने वाले आरंभिक परिचालन	अन्य ब्यौरा
पल्लवमान क्रेन	न्यूनतम 35 एमटी एसडब्ल्यूएल (सुरक्षित कार्यकारी भार) की डेक के साथ एक डम्ब बार्ज, 36 एम की आउटरीच 32.2 एम बीम के पोतों को प्रहस्त करने की क्षमता	मुख्य पोत और छोटे पोत/बार्ज के बीच कार्गो का अंतरण।	फ्लोटिंग क्रेन में क्रेन डम्ब बार्ज और अन्य संबद्ध नई सुविधाएं होंगी।
टग	1 नग टग 25टी बोल्लार्ड पुल के साथ	पल्लवमान क्रेन की मूवमेंट के लिए पोत/बार्जों के साथ बर्थिंग/अन-बर्थिंग	टग नया होना चाहिए और निर्दिष्ट कार्यों के लिए उसके पास प्राधिकारियों से प्रमाण-पत्र अपेक्षित है।
ग्रेब	25 सीबीएम – 2 नग	कार्गो प्रहस्तन प्रचालन सुगम बनाने के लिए	नए ग्रेब फिट किये जायेंगे।
लांच	1 नग	मानवों और सामग्री को कार्य के लिए तट को और वापस लाने के लिए परिवहन हेतु।	लांच पुरानी हो सकती है परंतु निर्दिष्ट कार्यों के लिए उसके पास प्राधिकारियों से प्रमाण-पत्र अपेक्षित है।
फ्रंट एंड लोडर	3 सीबीएम क्षमता	कार्गो अंतरण प्रचालन के दौरान कार्गो को इकट्ठा करने/छितराने के लिए प्रयोग में लाना	
पल्लवमान फैंडर्स	पर्याप्त आकार के 3 नग	बर्थिंग/अनबर्थिंग के दौरान पल्लवमान क्रेन और पोतों/बार्जों के बीच प्रयोग में लाने के लिए	
स्प्रेडर	2 नग	कंटेनर प्रहस्तन के लिए	
जैनरेटर	1.2 एमवीए	विद्युत उत्पादन के लिए	

(viii). प्रस्तावित सुविधा में निम्नलिखित शामिल हैं:

- (क). 35 मीट्रिक टन क्षमता वाली पल्लवमान क्रेन जिसका आउटरीच 36 मीटर का और ग्रेब क्षमता 25 सीबीएम होगा।
- (ख). 50मी. x 20मी. x 2.5मी आकार का एक डम्ब बार्ज 1.2 एमवीए के एक जेनसेट के साथ उपर्युक्त क्रेन की डेक पर लगा हुआ होगा।
- (ग). हैच के भीतर कार्गो को एकत्र करने के लिए 3 सीबीएम बकेट क्षमता के साथ एक फ्रंट एंड लोडर।

- (घ). पल्लवमान क्रेन की गति तीव्र करने और कौशल्य के लिए 25 टन बोलाई पुल टग का 1 नग।
- (ङ). पल्लवमान क्रेन और पोत के बीच उपयोग किये जाने के लिए एक सैट फ्लोटिंग फेंडर।
- (च). पल्लवमान क्रेन के प्रचालन स्थान पर और तट के बीच आर-पार मानव व सामान को लाने-लेजाने के लिए एक उपयुक्त लांच/लांच चार्टर किराया आधार पर प्रदान की जायेगी।
- (छ). कार्गो प्रचालन को सुकर बनाने के लिए स्प्रेडर के साथ 25 सीबीएम के दो ग्रेब।
- (ix). पल्लवमान क्रेन को टग की सहायता से मुख्य पोत के साथ बर्थ किया जायेगा। बार्ज को पल्लवमान क्रेन के साथ तत्काल लगाया जायेगा। मुख्य पोत और बार्ज के बीच कार्गो का अंतरण पल्लवमान क्रेन द्वारा किया जायेगा।
- (x). केओपीटी द्वारा सृजित किये जाने के लिए प्रस्तावित पल्लवमान क्रेन के संबंध में इष्टतम क्षमता, पूंजी और प्रचालन तथा अनुरक्षण आकलन के लिए कोई दिशानिर्देश/प्रतिमान निर्धारित नहीं हैं। फिर भी, पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राधिकरण द्वारा 2008 में जारी दिशानिर्देश प्रासंगिकता की सीमा तक सुविचार में लिये गए हैं। तथापि, पूंजीगत लागत के साथ-साथ प्रचालन और अनुरक्षण लागत का आकलन फर्मों से प्राप्त परिकलनों के आधार पर किया गया है।
- (xi). परियोजना को निम्नलिखित प्रतिमानों के आधार पर बनाया गया है:-
- (क). **इष्टतम क्षमता**

क्र.सं.	विवरण	बल्क	कंटेनर
i.	सुविचारित क्रेन: सीबीजी 360 क्रेन, ग्रेब क्षमता: 22 चक्र प्रति घंटा के साथ 25 सीबीएम		
ii.	अधिकतम प्रहस्तन दर प्रति घंटा (25 सीबीएम ग्रेब x 0.9 x 22 चक्र प्रति घंटा)	495 टन/घंटा	24 टीईयू/घंटा
iii.	अधिकतम प्रहस्तन दर प्रति दिन [(ii) x 20 घंटे]	9900 टन/दिन	480 टीईयू/दिन
iv.	प्रचालन भार गुणक	80%	
v.	शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन प्रति दिन	7920 टन/दिन	480 टीईयू/दिन
vi.	प्रति वर्ष कार्गो/कंटेनर कार्य दिवस (कल्पना: 4 मॉब+4 डेम्ब का एक दिन प्रत्येक यानी क्रेनों को उनके लंगरगाह से लाकर पोत के साथ लगाना @ 4x2 गुणा प्रति माह: 8 दिन /माह अर्थात् 96 दिन/वर्ष) (उपयोगिता: 75% जब बगल में हो, बार्जों/सागर और स्वैल आदि और हैचों/मूरिंग-अनमूरिंग के बीच क्रेन को अंतरित करते समय कार्गो में रूकना (365-96) x 0.75 = 202 दिन (कंटेनर और बल्क के बीच हिस्सेदारी 50:50)	101 दिन	101 दिन
vii.	व्यक्तिक कार्गो क्षमता	800000 टन	45000 टीईयू

**कल्पनाएं:**

- i). कुल कार्य दिवसों की संख्या 202 दिवस होगी और इन्हें बल्क कार्गो प्रहस्तन और कंटेनर प्रहस्तन के बीच 1:1 के अनुपात में आबंटित किया जायेगा।
- ii). यह सुविधा विदेशी कार्गो प्रहस्त करने में उपयोग में लायी जायेगी।

**(ख). पूंजीगत लागत**

परियोजना की आकलित कुल पूंजीगत लागत 6558.04 लाख रु. है।

डम्ब बार्ज क्रेन, फ्रंट लोडर और फ्लोटिंग फेंडर आदि सहित पल्लवमान क्रेन की लागत का विस्तृत व्यौरा निम्नवत् हैं:

क्र.सं.	प्रयोग किया जाने वाला उपस्कर	कारण
1.	डम्ब बार्ज और 1.2 एमबीए जेनरेटर की लागत	नए डम्ब बार्ज और उस पर डेक के टॉप पर क्रेन लगाने और सहायक जेनरेटर सैट सहित मैसर्ज नेतिकान मार्केटिंग प्रा.लि. द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार दर में सभी कर और उप-कर शामिल हैं।
2.	क्रेन की लागत	36 मीटर आऊट-रीच पर 25 सीबीएम क्षमता के 2 ग्रेब और स्प्रेडर के साथ क्रेन का मूल्य मैसर्ज

		नेतिकेन मार्केटिंग प्रा.लि. द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार दर में सभी कर और उप-कर शामिल हैं। दर को विनिमय कारक द्वारा भारतीय रुपये में परिवर्तित किया गया है।
3.	लोडर की लागत	मैसर्ज नेतिकेन मार्केटिंग प्रा.लि. द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार दर में सभी कर और उप-कर शामिल हैं।

नेतिकेन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा यथापरिकलित पूंजीगत लागत		
		रु. लाख में
i.	2 नग ग्रैव और स्प्रेडर सहित सीवीजी 360 क्रेन की लागत (यूरो 2820000x81)	2284.20
ii.	सीमाशुल्क @ एचएमसी का 25%	571.05
iii.	पल्लवमान बार्ज की लागत जमा 1.2 एमवीए जेनरेटर – 21 करोड़ रु. जमा जीएसटी @ 5%	2204.00
iv.	टग की लागत (25टन) – 10.5 करोड़ रु. जमा जीएसटी @ 5%	1102.50
v.	लोडर की लागत	84.00
	पूंजीगत व्यय (कॉपेक्स)	<b>6245.75</b>
vi.	जुटाव लागत जमा विविध लागत @ कॉपेक्स का 5%	312.29
	<b>सकल कॉपेक्स</b>	<b>6558.04</b>

विश्लेषण दर के रूप में पूंजी आकलनों का विस्तृत परिकलन नेतिकेन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा बजटीय दरें भी केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई हैं।

(ग). **प्रचालन और अनुरक्षण लागत:**

ईंधन	1. <b>टग प्रचालन:</b> 150 लीटर प्रति घंटा और सहायक – 16 लीटर प्रति घंटा (महीने में खिंचाई 100 घंटे)	नेतिकेन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार
	2. <b>क्रेन प्रचालन:</b> जब क्रेन प्रचालन में हो तब 95 लीटर प्रति घंटा (मुख्य इंजिन का प्रचालन)	नेतिकेन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार
	3. <b>लोडर प्रचालन:</b> जब प्रचालन में तब 20 लीटर प्रति घंटा। (संकल्पित 1500 घंटे/वर्ष) कंटेनर के मामले में लोडर का प्रचालन नहीं होता।	नेतिकेन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार
	4. <b>स्वदेशी डीजी सैट:</b> 6 लीटर प्रति घंटा.	नेतिकेन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार
<b>मरम्मत और अनुरक्षण</b>	क्रेन और टग की पूंजीगत लागत का 7.5% डेक बार्ज टग की पूंजीगत लागत का 5.0%	नेतिकेन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार
<b>बीमा</b>	पूंजीगत लागत का 1%	नेतिकेन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार
<b>मूल्यहास</b>	पूंजीगत लागत का 10%	नेतिकेन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार
<b>अन्य व्यय</b>	पूंजीगत लागत का 5%	नेतिकेन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दर्शायी गई लागत के अनुसार

**प्रचालन लागत का आकलन**

(रु. लाख में)

<b>पूँजीगत लागत नेतिकॉन मार्केटिंग प्रा.लि. द्वारा यथाआकलित</b>			
		<b>बल्क</b>	<b>कंटेनर</b>
<b>क</b>	<b>क्रेन प्रचालन लागत</b>		
i.	ईंधन (95 लीटर प्रति घंटा x 64 रु. प्रति लीटर x घंटों की संख्या)	298.99	298.99
ii.	मरम्मत और अनुरक्षण (उपस्कर लागत का 7.5%)	171.32	171.32
iii.	बीमा (पूँजीगत लागत का 1%)	28.55	28.55
iv.	मूल्यह्रास (पूँजीगत लागत का 10%)	285.53	285.53
	<b>योग (क)</b>	<b>784.39</b>	<b>784.39</b>
<b>ख</b>	<b>टग प्रचालन लागत</b>		
i.	ईंधन (खिंचाई- 150 लीटर प्रति घंटा और सहायक - 16लीटर प्रति घंटा) (100 घंटा प्रति माह खिंचाई) - (150x100+16x24x30)x12x64	206.86	2016.86
ii.	मरम्मत और अनुरक्षण (उपस्कर लागत का 7.5%)	82.69	82.69
iii.	बीमा (पूँजीगत लागत का 1%)	11.03	11.03
iv.	मूल्यह्रास (पूँजीगत लागत का 10%)	110.25	110.25
v.	चालक दल व तकनीकी प्रबंधन व्यय (12 लाख रु./माह)	144.00	144.00
	<b>योग (ख)</b>	<b>554.83</b>	<b>554.83</b>
<b>ग</b>	<b>डैक बार्ज प्रचालन लागत</b>		
i.	ईंधन - स्वदेशी डीजी सैट (6 लीटर प्रति घंटा x 64 प्रति लीटरx 24 x 365)	34.16	34.16
ii.	ईंधन - लोडर (संकल्पना: 1500 घंटा/ वर्ष) (20 लीटर प्रति घंटा x 34रु प्रति लीटर x 1500) (कंटेनर के मामले में लोडर प्रचालन नहीं)	19.50	0.00
iii.	मरम्मत और अनुरक्षण (उपस्कर लागत का 5%)	114.40	110.20
iv.	बीमा (पूँजीगत लागत का 1%)	22.04	22.04
v.	मूल्यह्रास (पूँजीगत लागत का 10%)	228.80	220.40
vi.	चालक दर व तनव संरक्षण (14 व्यक्ि - मास्टर -1, प्रचालन-4, लोडर प्रचालन-2, तकनीशियन -4, इलैक्ट्रीशियन -1, कुक -1)	108.00	108.00
vii.	लांच का किराया और ईंधन (5 लाख रु./माह)	60.00	60.00
viii.	तट स्थापना @ 6 लाख/ माह/स्पीड नौका प्रचालन व्यय (पखवाड़ा) ईंधन व्यय - 75000 रु. प्रति फेरा)	91.50	91.50
	<b>योग (ग)</b>	<b>678.40</b>	<b>646.30</b>
	<b>कुल प्रचालन लागत (क + ख + ग)</b>	<b>2017.62</b>	<b>1985.52</b>

**टिप्पणियां:**

1. मूल्यह्रास की गणना कंपनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यह्रास दरों के अनुसार सीधी रेखा विधि से और प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुपालन में की गई है।

2. पट्टा किरायों का परिकलन प्रचलित दरों पर किया गया है, मौज़दा दरमानों में निर्धारित यूनिट दरों का संदर्भ देना लागू नहीं है।
3. बिजली की यूनिट दर के समर्थन में बिल की प्रति नहीं लगायी गई है क्योंकि सभी उपस्कर ईंधन चलित है इसलिए यह लागू नहीं होती।

(घ). **वार्षिक राजस्व अपेक्षा का आकलन**

(रु. लाख में)

		बल्क	कंटेनर
i.	कुल प्रचालन लागत	2017.62	1985.52
ii.	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	1049.29	1049.29
		<b>3066.91</b>	<b>3034.81</b>
	लागत प्रति एमटी/टीईयू		
i.	क्षमता	800000	45000
ii.	लागत प्रति एमटी/टीईयू	191.68	3407.68

मुख्य पोत की बर्थिंग के लिए लागू नहीं।

3.1. केओपीटी को हमारे 18 अप्रैल, 2019 और तत्पश्चात् 22 मई 2019 के अनुस्मारक के द्वारा निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया।

- (i). पुष्टि करे कि क्या केओपीटी का प्रस्ताव संदर्भाधीन परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए है, जो बोली दस्तावेजों में अपफ्रंट दर्शा रहा है।
- (ii). संदर्भाधीन प्रस्ताव के अनुमोदन संबंधी बोर्ड के संकल्प की प्रति, प्रारूप दरमान और प्रस्तावित उगाही की शासी सोपाधिकताओं की प्रति प्रस्तुत करें।
- (iii). अल्पसूचीकृत बोलीकर्ताओं की सूची प्रस्तुत करें और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों अथवा भावी बोलीकर्ताओं के नाम उनके पूरे संपर्क ब्यौरे के साथ प्रस्तुत करें।

3.2. इस संबंध में, केओपीटी ने अपने 20 जून, 2019 के पत्र के द्वारा सूचित किया कि वर्तमान प्रस्ताव संदर्भाधीन परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए है जिसे बोली दस्तावेजों में अपफ्रंट दर्शाया जायेगा। उक्त पत्र के द्वारा केओपीटी ने 30.05.2019 के संकल्प संख्या ए/11/केडीएस/एमआरएन/3/05/2019 के द्वारा संदर्भाधीन प्रस्ताव के अनुमोदन के बोर्ड के संकल्प की प्रति तथा अल्पसूचीकृत बोलीकर्ताओं के संपूर्ण ब्यौरे सहित सूची भी भेजी है, सिवाए प्रारूप दरमानों और प्रस्तावित उगाही को शासी करने वाली सोपाधिकताओं के।

3.3. इसलिए, केओपीटी को हमारे 25 जून, 2019 के पत्र के द्वारा प्रारूप दरमान प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। हमारे 25 जून, 2019 के पत्र के प्रत्युत्तर में केओपीटी ने अपने 8 जुलाई, 2019 के पत्र के द्वारा प्रारूप दरमानों और प्रस्तावित उगाही को शासी करने वाली सोपाधिकताओं की प्रति प्रस्तुत की। केओपीटी ने अप्रैल, 2019 में अपने आरंभिक पत्र से लेकर प्रस्ताव पूरा करने में 3 महीने का समय लिया। प्रस्तावित दरमान और उक्त परियोजना को शासी करने वाली सोपाधिकताएं, केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत, निम्नवत् है:-

(i). **फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो अंतरण प्रभार:**

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट	दर रु. में
(i).	बल्क कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	191.68
(ii).	कंटेनर	प्रति टीईयू	3407.68

**टिप्पणी:**

- (i). आयात के मामले में, उपर्युक्त प्रभार मुख्य पोत से कार्गो की उतरायी तथा उसे सीधे पोत/वार्ज पर पोतांतरण करने के मिश्रित प्रभार है जिसमें घाट मजदूर भाड़ा तथा अन्य सभी संबद्ध सेवाएं शामिल हैं तथा निर्यात के मामले में इसके विपरीत। यह प्रभार कोलकाता पतन न्यास की सीमाओं में फ्लोटिंग क्रेन सुविधा की पहुंच-

परिसर में तथा अन्य गहरे ड्राफ्ट क्षेत्र में फ्लोटिंग क्रेन सुविधा/प्रचालन के लिए लागू रहेगा तथा फ्लोटिंग क्रेन द्वारा उतारी/चढ़ायी गई मात्रा ड्राफ्ट सर्वे रिपोर्ट के अनुसार निर्धारित की जाएगी। कंटेनरों के मामले में कंटेनरों की संख्या टीईयू में ली जायेगी।

- (ii). लंगरगाहों पर कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए पोतों के साथ साथ घाट भाड़ा तथा अन्य लागू प्रभारों के लिए लंगरगाह प्रभार पोत के स्वामियों/कार्गो के मालिकों द्वारा केओपीटी के दरमानों के अनुसार तत्समय लागू कोलकाता पत्तन न्यास को अलग से दिया जाएगा।

- (ii). केओपीटी ने कार्य निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का प्रस्ताव भी किया है:

निर्धारित दर लाइसेंस करार में प्रदत्त सूत्र के अनुसार परिकलित की जाने वाली 7920 टन प्रति दिन का न्यूनतम स्तर प्राप्त करने की आधार दर है। कंटेनर प्रहस्तन के लिये निर्धारित दर लाइसेंस करार में प्रदत्त सूत्र के अनुसार परिकलित की जाने वाली 480 टीईयू प्रति दिन का न्यूनतम स्तर प्राप्त करने की आधार दर है।

निष्पादन-वार स्लैब-दर इस प्रकार होगी

- (क). बल्क कार्गो के लिए

कार्यनिष्पादन मानक टन में	दर रु में प्रति एमटी
8501-9000	201.26
7921-8500	196.47
7920	191.68
7919-7500	186.89
7499-7000	182.10

- (ख). कंटेनर के लिए

कार्यनिष्पादन मानक टीईयू में	दर रु में प्रति टीईयू
601-700	3578.06
481-600	3492.87
480	3407.68
479-301	3322.49
300-200	3237.30

**टिप्पणी:**

- (i). उक्त दरें विदेशी कार्गो प्रहस्तन के लिये हैं। तटीय दर, यदि उगाही जानी है तो वह उक्त दर का 60% होगी।
- (ii). 7920 टन (डाई बल्क कार्गो के लिये) तथा 480 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से नीचे कार्य निष्पादन कार्य की अधिकतम सीमा दर परिकलित करने के लिए, पहले 500 टन के लिए बेस रेट 2.5 प्रतिशत कम तथा दूसरे 500 टन के लिए बेस रेट में 5 प्रतिशत की कटौती की जाएगी और कंटेनर के लिए पहले 100 टीईयू के लिए बेस रेट 2.5 प्रतिशत कम तथा दूसरे 100 टीईयू के लिए बेस रेट में 5 प्रतिशत की कटौती की जाएगी। इसी प्रकार 7000 टन से कम (डाई बल्क कार्गो के) तथा 200 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी के लिए भी बेस रेट को घटा कर तदनुसार गणना की जाएगी। इसी प्रकार 7920 टन (डाई बल्क कार्गो) तथा 480 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से अधिक कार्य निष्पादन की संवर्धित अधिकतम सीमा दर परिकलित करने के लिए, पहले 500 टन के लिए बेस रेट 2.5 प्रतिशत तथा दूसरे 500 टन के लिए बेस रेट में 5 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की जाएगी और कंटेनर के लिए पहले 100 टीईयू के लिए बेस रेट 2.5 प्रतिशत बढ़ोत्तरी तथा दूसरे 100 टीईयू के लिए बेस रेट में 5 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की जाएगी। इसी प्रकार के 9000 टन (डाई बल्क कार्गो) से इतर तथा 700 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी के लिए भी तदनुसार गणना की जाएगी।

कार्गो पोतांतरण दर, डब्ल्यूडब्ल्यूडी आधार पर निम्न सूत्र के अनुसार परिकलित की जाएगी :-

**मुख्य पोत और बार्ज/छोटे पोत के बीच कुल कार्गो / कंटेनर का पोतांतरण x 24**

कार्गो पोतांतरण समय (घंटों में)

- (iii). कार्गो/ कंटेनर का पोतांतरण कार्य समाप्त होने और मुख्य पोत (ओजीवी) के पोतांतरण स्थान से, नौवहन आरंभ करने से ठीक पहले, मुख्य पोत (ओजीवी) के मास्टर और फ्लोटिंग क्रेन व बार्ज/ छोटे पोत के लाइसेंसधारकों के प्रतिनिधियों से वास्तविक तथ्यात्मक-विवरण लिखा जाएगा तथा पोतांतरण स्थान पर निम्नलिखित संबंधितों में बांटा जाएगा:
- (क) पोत का मास्टर / पोत का एजेंट।
- (ख) लाइसेंस धारक का प्रतिनिधि।
- (ग) बार्ज / छोटे पोत का प्रतिनिधि।
- (घ) परेषिती/परेषक, यदि चाहें तो, अपने एजेंट/ प्रतिनिधि को करने के लिये कह सकते हैं।

पल्लवमान क्रेन प्रभागों के दरमानों के उपबंधों को पूरा करने के लिए पल्लवमान क्रेन व्यवस्था के निष्पादन मानकों के निर्धारण के लिए कार्गो पोतांतरण समय की गणना एसओएफ के आधार पर सख्ती से की जाएगी जिस पर उपर्युक्त पक्षों द्वारा विधिवत हस्ताक्षर किए जाएंगे।

- (iv). अधिकतम प्रशुल्क सीमा मुद्रा स्फीति के प्रति सूचकांकन, केवल थोक मूल्य सूचकांकन के 01 जनवरी 2019 व प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के मध्य अंतर के 60 प्रतिशत तक ही सीमित रखी जाएगी। अधिकतम प्रशुल्क सीमा प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजित की जाएगी और इस प्रकार समंजित प्रशुल्क सीमा, प्रासंगिक वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू होगी
- (v). ये अनुमोदित दरें इस पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख के 30 दिन के पश्चात प्रभावी होंगी सूचकांकन के अधीन, उपर्युक्त अनुसार 15 वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेंगी

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के 12 अप्रैल, 2019 के प्रस्ताव 8 जुलाई 2019 के पत्र के द्वारा भेजे गए केओपीटी यथाप्रस्तुत प्रारूप दरमान के साथ-साथ सोपाधिकताओं की प्रतियां केओपीटी द्वारा दिये गए सुझावानुसार, संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। कुछेक प्रयोक्ता/संगठनों ने अपनी टिप्पणियां दी हैं। उक्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के तौर पर केओपीटी को भेजा गया। केओपीटी ने अपने 14 अगस्त, 2019 और 10 अक्तूबर, 2019 के पत्रों के द्वारा उत्तर दिया।

5. संदर्भाधीन मामले में 28 अगस्त, 2019 को केओपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में केओपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

6.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, 20 अगस्त, 2019 के हमारे पत्र के द्वारा केओपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए। केओपीटी ने उनके पत्र 30 अगस्त, 2019 को जवाब दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर केओपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी का उत्तर
क.	सामान्य	
(i).	केओपीटी की सीमाओं के भीतर सागर और अन्य गहरे ड्राफ्ट स्थानों पर पल्लवमान क्रेन सुविधाओं द्वारा मुख्य पोत और छोटे पोत/बार्जों के बीच कार्गो पोतांतरण प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित इस प्राधिकरण ने 30 मार्च, 2016 के आदेश संख्या टीएमपी/6/2016-केओपीटी में अन्य बातों के साथ-साथ शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए 129.33 रु. प्रति एमटी की दर का	



	अनुमोदन किया था। जैसा केओपीटी ने 13 जनवरी, 2016 के पत्र संख्या एडी/0038/फ्लोटिंग क्रेन/9334 के द्वारा संसूचित किया गया कि अधिकतम सीमादर बिना किसी व्यक्ति सेवा प्रदाता के संदर्भ के समान रूप से लागू की जाती हैं। इस संबंध में केओपीटी निम्नलिखित को स्पष्ट करें:	
(a).	संदर्भाधीन प्रस्तावित परियोजना में शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए लागू सूचकांकन गुणक के साथ उपरोक्त संदर्भित दर न अपनाये जाने का कारण तथा वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) को सूचकांकित करते हुए कंटेनरों के प्रहस्तन का अनुमोदन ही चाहा गया है जैसा कि उपरोक्त संदर्भित आदेश में विश्वास किया गया है, इस बात को ध्यान में रखकर स्पष्ट करें कि मार्च 2016 में निहित प्रचालन प्रस्तावित डायमंड हार्बर सुविधा में संकल्पित प्रचालनों के समान ही हैं।	अलग प्रस्ताव के कारण इस प्रकार हैं: 1. एचडीसी के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर, केओपीटी ने 50 टन टग बुलार्ड पुल की व्यवस्था की है, जबकि इस प्रस्ताव में 25 टन टग बोलार्ड पुल की ही संकल्पना की गई है। अतः पूंजीगत लागत और संबंधित प्रचालन लागत भिन्न होगी।
(ख).	संदर्भाधीन प्रस्ताव में, केओपीटी ने 191.68 रु. प्रति एमटी की दर का प्रस्ताव किया है। फिर भी, मार्च 2016 के प्रशुल्क आदेश द्वारा शासी सुविधाओं का पहले से प्रयोग कर रहे प्रयोक्ता लगभग 137/-रु. प्रति एमटी (अर्थात् 129.33 रु. प्रति एमटी की आधार पर को लागू वृद्धि गुणक से सूचकांकित की गई) शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन का अदा कर रहे होंगे। ऐसी स्थिति में, उसी पत्तन में समान सुविधाओं के लिए दो भिन्न दरों को रखे जाने की प्रतिक्रिया का विस्तार से परीक्षण किया जाये।	2. केओपीटी के एचडीसी की पल्लवमान क्रेन का स्थान सागर है जबकि मौजूदा मामले में, स्थान डायमंड हार्बर, सागर और सैंडहैड हो सकता है। इसलिए, उपयोगिता कम होगी अर्थात् 55% क्योंकि उसका प्रयोग कई स्थानों पर किया जा रहा है न कि एचडीसी, केओपीटी के मामले की तरह। 3. क्षमता की कम उपयोगिता के कारण मौजूदा मामले की दरें अधिक हैं और इन्हें बल्क कार्गो तक ही सीमित किया गया है परंतु उक्त सुविधा कंटेनरों के लिए भी उपलब्ध है।
(ii).	संदर्भाधीन प्रस्ताव में, केओपीटी ने डायमंड हार्बर परियोजना को पीपीपी मोड पर अवार्ड करने का प्रस्ताव किया है, जबकि बोली दस्तावेज़ में संदर्भ प्रशुल्क डाले गए हैं। तथापि, मार्च 2016 के आदेश द्वारा शासित परियोजना के संबंध में लाइसेंसी व्यवस्था बीओटी (पीपीपी) मोड में नहीं थी। एक ही पत्तन ने समान सुविधाओं के लिए दो भिन्न व्यवस्थाओं को रखने के कारण बताये जाएं।	यह परियोजना पीपीपी परियोजना नहीं है और इसे मार्च 2016 के आदेश द्वारा शासी परियोजना के अनुरूप ही लिया जायेगा।
ख.	पल्लवमान क्रेन की क्षमता:	
(i).	बल्क कार्गो के संबंध में पल्लवमान क्रेन की इष्टतम क्षमता का परिकलन करने में केओपीटी द्वारा सुविचारित प्रतिमान, पल्लवमान क्रेन सुविधाओं द्वारा केओपीटी सीमाओं के भीतर मुख्य पोत और छोटे पोत/बार्जों के बीच कार्गो पोतांतरण के प्रशुल्क निर्धारित से संबंधित 30 मार्च 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/6/2016-केओपीटी में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रतिमानों जैसे ही प्रतीत होता है। तथापि, कंटेनरों के संबंध में पल्लवमान क्रेन की इष्टतम क्षमता के बारे में, केओपीटी 24 टीईयू प्रति घंटा कंटेनर प्रहस्तन दर सुविचार करने का आधार प्रस्तुत करे।	12.04.2019 के हमारे प्रस्ताव में, अधिकतम प्रहस्तन दर 24 टीईयू प्रति घंटा संकल्पित है न कि 24 टीईयू प्रति दिन। यह 480 टीईयू प्रति दिन है।
(ii).	यह देखा गया है कि पल्लवमान क्रेन का उपयोग 101 दिन बल्क कार्गो के लिए और 101 दिन कंटेनरों के लिये किया जायेगा कुल मिलाकर 202 दिन। 202 दिन की उक्त अवधि इस संकल्पना पर आधारित बतायी गई है कि वहां मोबिलाइजेशन और डीमोबिलाइजेशन होगा अर्थात् क्रेन को उसकी लंगरगाह स्थिति से उसे पोत के साथ लगाने में महीने में 8 दिन का समय	हल्लिया परियोजना बुनियादी रूप से सागर में है जबकि वर्तमान प्रस्ताव में पल्लवमान क्रेन सागर और डायमंड हार्बर के बीच शटल करेगी, और यह भी कि साफ मौसम के दौरान सैंड हैड तक भी जा सकेगी। अतः आवाजाही समय अधिक है।

	गलता है जो एक वर्ष में 96 दिन बनते हैं। तत्पश्चात् 75% के उपयोगिता कारक पर सुविचार किया गया जो पल्लवमान क्रेन के लिए 202 कार्य दिवस निकलता है। ऐसे समायोजनों के अंतिम प्रभाव के परिणामस्वरूप पल्लवमान क्रेन का उपयोग वर्ष के दौरान 55% ही निकलता है। 30 मार्च, 2016 के आदेश के अनुसार केओपीटी ने पल्लवमान क्रेन की इष्टतम क्षमता का परिकलन करने में केओपीटी के सागर और गहरे ड्राफ्ट में प्रचालनों के प्रशुल्क निर्धारित में केओपीटी ने 70% पर ही सुविचार किया है। इस संदर्भ में केओपीटी निम्नलिखित को स्पष्ट/प्रस्तुत करे।	
(क).	क्या मोबिलाइजेशन और डीमोबिलाइजेशन होगा अर्थात् क्रेन को उसकी लंगरगाह स्थिति से उसे पोत के साथ लगाने केओपीटी के सागर और गहरे ड्राफ्ट में पल्लवमान क्रेन के लिए संगत नहीं था, जिसके लिए मार्च 2016 में प्रशुल्क निर्धारित किया गया था।	
(ख).	इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 70% उपयोगिता कारक अनुबद्ध करते हैं तो 55% उपयोगिता कारक का औचित्य बताएं।	
(iii).	बल्क कार्गो प्रहस्तन और कंटेनर कार्गो प्रहस्तन में 1:1 के अनुपात में बांटे गये कुल 202 कार्य दिवसों का औचित्य पिछले तीन वर्षों के वास्तविक के साथ सिद्ध करें।	इस समय कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया जा रहा। आबंटित अनुपात व्यापार से चर्चा के आधार पर आकलित करके बनाया गया है।
(iv).	केओपीटी द्वारा सुविचारित कुल 202 कार्यदिवसों का औचित्य बतायें, जबकि मार्च 2016 के आदेश में केओपीटी के सागर और गहरे ड्राफ्ट स्थानों में पल्लवमान क्रेन प्रचालन का प्रशुल्क निर्धारित करते समय 256 कार्य दिवसों (365 दिन x 70% उपयोग) पर सुविचार किया गया था।	पोतों के विभिन्न स्थानों पर मूवमेंट की वजह से, पल्लवमान क्रेन का उपयोग अनुबद्ध 70% से कम होगा।
(v).	बल्क कार्गो के संबंध में पल्लवमान क्रेन की इष्टतम क्षमता के परिकलन में लिपिकीय गलती प्रतीत होती है। बल्क कार्गो के 7920 टन प्रतिदिन की प्रहस्तित दर पर सुविचार करते हुए, और केओपीटी द्वारा यथासुविचारित 101 कार्यदिवसों को देखते हुए बल्क कार्गो की व्यक्ति कार्गो क्षमता लगभग 8 लाख टन प्रति वर्ष निकलती है न कि 80 लाख टन जैसा केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में दर्शाया है।	सहमत
(vi).	केओपीटी ने डम्ब बार्ज पर एक नग पल्लवमान क्रेन की तैनाती पर सुविचार किया है। इस संदर्भ में केओपीटी स्पष्ट करे कि क्या डम्ब बार्ज में और ज्यादा संख्या में क्रेन तैनात करना तकनीकी तौर पर संभव है जिससे पल्लवमान क्रेन से उच्च उत्पादकता प्राप्त की जा सके।	क्रेन की तैनाती प्रति बार्ज एक है, इससे अधिक नहीं।
ग.	पूँजीगत लागत:	
i.	डम्ब बार्ज और जेनरेटर की लागत केओपीटी द्वारा 22.04 करोड़ रु. प्रस्तावित की गई है। तथापि, मार्च, 2016 के आदेश में डम्ब बार्ज और जेनरेटर की लागत 11 करोड़ रु. सुविचारित की गई थी। डम्ब बार्ज की दो गुना कीमत का औचित्य दिया जाये।	दर भावी बोलीकर्ताओं की दर सूची से ली गई है। बोलीकर्ताओं में से 2 पहले ही सागर में कार्य कर रहे हैं।
ii.	प्रस्ताव के पृष्ठ संख्या 4 पर केओपीटी ने बताया है कि 25 टन बोल्ड पुल का एक नग चार्टर किराया आधार पर प्रदान किया जायेगा। लेकिन, प्रस्ताव के पृष्ठ संख्या 8 पर 25 टन टग की लागत को पूँजीगत लागत के परिकलन में लेखबद्ध किया गया है। यदि टग किराये पर ही लेना है तो पूँजीगत लागत पर विचार नहीं किया जना चाहिए और परिणामतः टग की किराया लागत	टग की खरीद का प्रस्ताव है और चार्टर किराये के स्थान पर बोलीकर्ताओं द्वारा प्रयोग में लाया जायेगा। पृष्ठ 4 में किया गया कथन एक मूल है जिसे नजरअंदाज कर दिया जाये। आवश्यक पूँजीगत लागत और प्रचालन लागत को पहले है फैक्टर कर दिया गया है। जहां प्रस्ताव खरीदने का ही किया गया है परंतु किराये के मामले

	को प्रचालन लागत के आकलन में डाला जाना चाहिए। टग को खरीदने किराये पर लेने के अनुरूप, जैसा भी मामला हो, केओपीटी को आवश्यक संशोधन करना होगा।	में भी लागत न्यूनाधिक यही रहेगी।
iii.	परियोजना के लिए एक सैट पल्लवमान फेंडर पर विचार किया गया है जिसे पल्लवमान क्रेन और पोत के बीच में प्रयोग में लाया जायेगा। लेकिन न तो पूंजीगत लागत आकलन में फेंडर की लागत जोड़ी गई है और न ही प्रचालन लागत आकलन में फेंडर की किराया लागत ली गई है। केओपीटी फेंडर को खरीदने किराये पर लेने के अनुरूप, जैसा भी मामला हो वांछित लागत को सुविचार में ले।	फेंडर की लागत को टग की कापेक्स लागत में लागत में शामिल किया गया है।
iv.	उपस्कर की आकलित पूंजीगत लागत उपस्कर की खरीद पर संदेय जीएसटी पर निवेश कर क्रेडिट के साथ समंजित किया जाना है।	मौजूदा मामले में, ऐसे किसी समंजन की कल्पना नहीं की गई है। यह बोलीकर्ता पर निर्भर करेगा। केओपीटी में, हम पूंजीगत माल पर जीएसटी क्रेडिट नहीं लेते हैं।
घ.	प्रचालन लागत:	
i.	यथाप्रस्तावित परिवर्तनों के आधार पर पूंजीगत लागत में, जैसी ऊपर बतायी गई है, उक्त संदर्भित उपस्कर के संबंध में प्रचालन लागत के आकलन में उपयुक्त आशोधन किया जाये।	जैसा पहले बताया गया है, टग किराये पर नहीं लिया जा रहा है। अतः कोई परिवर्तन नहीं होना है।
ii. (क).	क्रेन के संबंध में ईंधन लागत को बल्क कार्गो के साथ-साथ कंटेनरों के लिए भी 4918 घंटे प्रति वर्षपर सुविचार किया गया है। उसका आधार स्पष्ट किया जाये।	202 दिन x 22 घंटे + शेष निष्क्रिय घंटे मिलकर 4918 घंटे बनते हैं।
(ख).	केओपीटी स्पष्ट करे कि 6132 घंटों पर विचार नहीं किया जायेगा, जैसा मार्च 2016 के आदेश में सुविचार किया गया।	यह संकल्पना की गई है कि क्रेन का प्रचालन समय 202 दिन है न कि 365 दिन क्योंकि शेष समय क्रेन को विभिन्न स्थानों पर लाने-लेजाने में लगेगा।
(c).	केओपीटी स्पष्ट करे कि क्या ईंधन लागत मुख्य इंजन के संबंध में है। यदि हां जब मुख्य इंजन प्रचालन में नहीं होता तो सहायक इंजन की ईंधन लागत पर सुविचार न करनेके क्या कारण स्पष्ट करें।	सहायक ईंजन पर विचार नहीं किया गया है।
iii.	क्रेन की अनुरक्षण और मरम्मत लागत, बीम लागत और मूल्यहास लागत का आकलन करते समय, केओपीटी ने क्रेन की बुनियादी लागत पर ही विचार किया लगता है। सीमाशुल्क @25% को क्रेन की लागत में पूंजीगत किया जाना होगा। प्रचालन लागत के विभिन्न घटकों का आलन करते समय इन पर सुविचार नहीं किया है। इसके कारण स्पष्ट किये जाएं।	चूंकि इन पर सुविचार तीन भावी बोलीकर्ताओं के बजटीय प्रस्तावों के आधार पर किया गया है और उनमें से दो एचडीसी, केओपीटी में कार्यरत हैं। इन्होंने केवल उपस्कर लागत पर विचार किया है न कि सीमाशुल्क सहित पूंजीगत लागत पर।
iv.	टग की प्रचालन लागत के संबंध में: 30 मार्च 2016 के आदेश के अनुसार केओपीटी ने टग की प्रचालन लागत के आकलन में 3060 घंटों (12 घंटे x 255 दिन) पर सुविचार किया था। अब, ईंधन लागत के संबंध में भिन्न प्रणाली अपनाने कारण स्पष्ट किये जाएं। निम्नलिखित के आधार प्रस्तुत करें: (i). ईंधन लागत के आकलन में खिंचाई के प्रति माह 100 घंटे। (ii). ईंधन लागत के आकलन में सहायक के लिए सुविचारित 16 लीटर प्रति घंटा चालक दर और तकनीकी प्रबंधन व्यय 12 लाख रु. टन प्रति माह का औचित्य बताएं। मार्च 2016 के आदेश में ऐसा कोई व्यय नहीं था।	चूंकि इन पर सुविचार तीन भावी बोलीकर्ताओं के बजटीय प्रस्तावों के आधार पर किया गया है और उनमें से दो एचडीसी, केओपीटी में कार्यरत हैं। इन्होंने केवल अपने वास्तविक कार्य पर सुविचार किया है। इसके अतिरिक्त, दोनों ही परियोजनाएं समान नहीं हैं और उनकी कार्यप्रणाली भिन्न है।
v.	डैक बार्ज की प्रचालन लागत के आकलन के संबंध में, निम्न का आधार प्रस्तुत करें:	चूंकि इन पर सुविचार तीन भावी बोलीकर्ताओं के बजटीय प्रस्तावों के आधार पर किया गया है और उनमें से दो एचडीसी,

(क)	(i). ईंधन लागत आकलन में डीजी सैट के लिए 6 लीटर प्रति घंटा। (ii). जब पल्लवमान क्रेन की क्षमता 202 दिन सुविचारित की गई है, तो ईंधन लागत के आकलन में 365 दिन को सुविचार करनेका औचित्य।	केओपीटी में कार्यरत हैं। इन्होंने केवल अपने वास्तविक कार्य पर सुविचार किया है। इसके अतिरिक्त, दोनों ही परियोजनाएं समान नहीं हैं और उनकी कार्यप्रणाली भिन्न है।
(ख)	ईंधन लागत आकलन में फ्रंट एंड लोडर के लिए 1500 घंटे प्रति वर्ष पर सुविचार किया गया है। 1533 घंटे सुविचार न करने का कारण जैसे मार्च 2016 के आदेश में सुविचारित हैं।	
(ग)	चालक दर और संभरण व्यय 9 लाख रु. प्रति माह 14 व्यक्तियों के लिए [कुल व्यक्ति संख्या 13 ही बनती हैं।]	
(vi).	लांच की 5 लाख रु. प्रति माह की किराया और ईंधन लागत का आधार मार्च 2016 के आदेश में 255 दिन, 3 घंटा प्रतिदिन के कुल लांच किराया प्रभार 10.60 लाख रु. बनते हैं।	
(vii)	(क). तट स्थापना पर 6 लाख रु. प्रति माह के व्यय का आधार स्पष्ट करें। (ख). तट स्थापना की जरूरत का औचित्य बताएं। मार्च 2016 के आदेश में ऐसी किसी तट स्थापना पर सुविचार नहीं किया गया था।	
(viii).	एक स्पीड बोट के ईंधन पर 75000/- रु. प्रति फेरा का आधार गणना के साथ स्पष्ट करें।	
(ix).	क्रेन टग और बार्ज की पूंजीगत लागत के 7.5% पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का औचित्य बतायें। जबकि मार्च 2016 के आदेश में मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर 5% की दर पर सुविचार किया गया था।	मूल्यहास पर सुविचार प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार किया गया है और उसी प्रकार मार्च 2016 आदेश में भी था। इसके अतिरिक्त, कंपनी अधिनियम 2013 महापत्तनों पर लागू नहीं है।
(x).	केओपीटी पुष्टि करे कि सभी उपस्करों पर केओपीटी ने 10% मूल्यहास दर पर सुविचार किया है जैसा कंपनी अधिनियम, 2013 में दिया गया है।	

6.2. चूंकि केओपीटी द्वारा दी गई सूचना, जैसी ऊपर चर्चा की गई है, हमारे द्वारा उठाये गए विदुओं का सटीक समाधान नहीं करती है, केओपीटी को हमारे 4 सितंबर, 2019 के पत्र के द्वारा वांछित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया। 26 सितंबर, 2019 के अनुस्मारक के पश्चात्, केओपीटी ने 10 अक्तूबर, 2019 के पत्र के द्वारा उत्तर दिया। मांगी गई सूचना और केओपीटी के उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी का उत्तर
(i).	संदर्भाधीन प्रस्ताव में, केओपीटी ने 191.68 रु. प्रति एमटी की दर का प्रस्ताव किया है। फिर भी, मार्च 2016 के प्रशुल्क आदेश द्वारा शासी सुविधाओं का पहले से प्रयोग कर रहे प्रयोक्ता लगभग 137/-रु. प्रति एमटी (अर्थात् 129.33 रु. प्रति एमटी की आधार पर को लागू वृद्धि गुणक से सूचकांकित की गई) शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन का अदा कर रहे होंगे। ऐसी स्थिति में, उसी पत्तन में समान सुविधाओं के लिए दो भिन्न दरों को रखे जाने की प्रतिक्रिया केओपीटी ने इसका उत्तर नहीं दिया है।	शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन की 137/-रु. प्रति एमटी की दर मार्च, 2016 के आदेश के अनुसार निकाली गई है। वर्तमान प्रशुल्क के 2020 में आरंभ होने की संभावना है और इसलिए उसी दर को लागू करना उचित नहीं होगा। चूंकि मौजूदा दर कम है, व्यापार मौजूदा क्रेन का प्रयोग पहले करेगा जब उसका उपयोग पूरा हो जायेगा तब वे ऊंचे दर की क्रेन की ओर आयेंगे। इस समय जहाज को विलंब शुल्क देना पड़ता है जब दोनों ही क्रेन व्यस्त रहती हैं और उपलब्ध नहीं होतीं।  यह भी उल्लेख किया जाता है कि नई क्रेन का उपयोग डायमंड हार्बर में किया जायेगा जो सागर की तुलना में कोलकाता से 72 कि.मी. दूर है। जहां मौजूदा क्रेन पहले तैनात की जाती हैं। इससे बार्ज लागत के संदर्भ से व्यापार को लाभ होगा आगे और कि नई क्रेन कंटेनर प्रहस्त कर सकेगी।

		उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, दो भिन्न दरों पर क्रेनों के प्रचालन द्वारा कोई प्रतिक्रिया नहीं है।
(ii).	<p>संदर्भाधीन प्रस्ताव में, केओपीटी ने डायमंड हार्बर परियोजना को पीपीपी मोड पर अवार्ड करने का प्रस्ताव किया है, जबकि बोली दस्तावेज़ में संदर्भ प्रशुल्क डाले गए हैं। तथापि, अतिरिक्त सूचना और स्पष्टीकरण भेजते समय केओपीटी ने बताया कि यह परियोजना पीपीपी परियोजना नहीं है।</p> <p>उन मामलों में जहां धारा 42 (3) के अंतर्गत प्राधिकार व्यवस्था, बीओटी से इतर होती है, प्रशुल्क नीति 2018 का खंड 8.1 और 8.2 इस प्राधिकरण से पत्तन से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर संबंधित पत्तन पर बिना व्यक्ति सेवा प्रदाता के संदर्भ से ऐसी सेवाओं की अधिकतम दरे निर्धारित करने की अपेक्षा रखते हैं।</p> <p>ऐसी परिस्थिति में, केओपीटी के दरमान की दो अनुसूचियां होंगी जिनमें केओपीटी पर पल्लवमान क्रेन द्वार कार्गो प्रहस्तन की दो भिन्न अधिकतम दर निर्धारित करेंगी, इसके प्रभावों का केओपीटी को परीक्षण करना होगा।</p>	<p>ऊपर स्पष्ट किया गया है।</p> <p>(उत्तर संगत नहीं पाया गया)</p>
(iii).	विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, केओपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन के लिए 24 टीईयू प्रति घंटे का आधार नहीं बताया है।	कंटेनर प्रहस्तन की दर सहित प्रस्तावित निबंधन और शर्तों का आधार मौजूदा/भावी बोलीकर्ताओं से प्राप्त दर सूचियां हैं। आगे और विश्लेषण व्यवहार्य नहीं है।
(iv).	यद्यपि केओपीटी ने सागर, डायमंड हार्बर और सैंडहेड के बीच शटलिंग की वजह से 55% उपयोगिता कारक पर सुविचार किया। केओपीटी यह स्पष्ट करे कि 55% उपयोग कैसे निकाला गया।	वार्षिक 202 दिन का उपयोग मौजूदा प्रचालक की बोली की संवीक्षा करके निकाला गया है। जबकि मौजूदा क्रेन मानसून के दौरान सागर पर ही कार्य करती हैं। नई क्रेन सागर और डायमंड हार्बर दोनों स्थानों पर परिचालित होगी जिनकी परस्पर दूरी 72 कि.मी. है। जबकि, साफ मौसम में मौजूदा क्रेन सागर और सैंडहेड के बीच शटल करती है और नई क्रेन डायमंड हार्बर और सैंडहेड के बीच शटल करेगी। हर हाल में, कम प्रशुल्क के साथ मौजूदा क्रेने व्यापार की पहली पसंद होंगी और वे नई क्रेन की प्रभावी उपयोगिता को कम करेंगी।
(v).	यद्यपि केओपीटी ने सागर, डायमंड हार्बर और सैंडहेड के बीच शटलिंग की वजह से 202 दिन कारक पर सुविचार किया। केओपीटी यह स्पष्ट करे कि 202 दिन कैसे निकाला गया।	उपरोक्त को देखते हुए 55% उपयोगिता उचित पाई जाती है।
(vi).	<p>प्रचालन लागत के सभी घटकों का आधार के संबंध में मांगी गई सूचना के संदर्भ से, केओपीटी ने बस यह बताया है कि चूंकि इन पर सुविचार तीन भावी बोलीकर्ताओं के वजतीय प्रस्तावों के आधार पर किया गया है और उनमें से दो एचडीसी, केओपीटी में कार्यरत हैं। इन्होंने केवल अपने वास्तविक कार्य पर सुविचार किया है। इसके अतिरिक्त, दोनों ही परियोजनाएं समान नहीं हैं और उनकी कार्यप्रणाली भिन्न है। यदि परियोजना समरूप नहीं हैं तो यह स्पष्ट नहीं होता कि केओपीटी ने संदर्भाधीन विषयक परियोजना के आधार के रूप में अन्य परियोजना के वास्तविक पर सुविचार कैसे किया। इस पहलु में कोई स्पष्टता नहीं है हमारे 20 अगस्त, 2019 के समसंख्यक पत्र में मांगे गये अनुसार प्रचालन लागतों का भाग बनने वाले प्रत्येक और हरेक घटक का आधार प्रस्तुत करें</p>	हमने मौजूदा और भावी प्रचालकों, जिन्होंने प्रत्येक घटक की अलग से लागत की दर सूची दी है, से प्राप्त प्रस्तावों पर विश्वास किया है।
(vii).	यह भी, स्मरण कराया जाता है कि केओपीटी ने अपने	पिछले कुछ वर्षों के दौरान, मौजूदा प्रचालकों द्वारा वास्तविक

<p>प्रस्ताव में बताया है कि प्रस्तावित सुविधा विदेशी कार्गो प्रहस्त करने में उपयोग की जाया करेगी। लेकिन जब नेनिकॉन मार्केटिंग प्रा.लि. ने अपनी टिप्पणियों में बताया था कि तटीय कार्गो और कंटेनरों की बढ़ती हुई मूवमेंट को देखते हुए पल्लवमान क्रेन को केवल विदेशी कार्गो और कंटेनरों के लिए ही सीमित रखता काफी कठिन होगा और इसलिए पत्तन से अनुरोध किया कि प्रशुल्क का परिकलन 70% विदेशी कार्गो/कंटेनर तथा 30% तटीय कार्गो/ कंटेनर के अनुपात में करने पर सुविचार करे। पत्तन ने अपनी टिप्पणियों में इसे स्वीकार किया है और यह भी कहा है कि परिकलन संशोधित किये जा सकते हैं। तथापि, पत्तन ने विदेशी और तटीय कार्गो के 70:30 के अनुपात को अंतर्विष्ट करते हुए तटीय कार्गो/कंटेनर तथा विदेशी कार्गो/ कंटेनरके लिए यथाग्राह्य प्रशुल्क को आशोधित करने के लिए कोई संशोधित गणना प्रस्तुत नहीं की हैं।</p>	<p>प्रहस्तन के आधार पर 70:30 का अनुपात स्वीकार किया गया है और स्टीक अनुपात निकालने का और कोई साधन नहीं है जो भविष्य में नई क्रेन के आरंभ होने से चलेगा।</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों से द्वारा दिए गए मतों का सार संबंधित पक्षों को पृथक् रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

8. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:

(i). कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में ड्राफ्ट की सीमाओं को पार पाने की दृष्टि से केओपीटी सागर में पल्लवमान क्रेन की सहायता से जहाजों के पत्तन के गहरे जल में लंगरगाहों में कार्गो प्रचालन के लिए लाइट्रेज/टापिंग अप को प्रोत्साहित कर रहा है। लेकिन, मौजूदा दो क्रेनों की क्षमता अपर्याप्त है और यह भी कि बड़ी संख्या में जहाज अभी भी अपने स्वयं के अकुशल गियरों का प्रयोग करने को बाध्य होने पड़ रहा है, अथवा वे क्रेन की उपलब्धता की प्रतीक्षा करते हैं। इसलिए पत्तन ने बल्क और कंटेनर प्रहस्त करने के लिए, विशेषकर डायमंड हार्बर में, एक और पल्लवमान क्रेन लाने की आवश्यकता महसूस की।

(ii). इस संबंध में केओपीटी ने 15 वर्ष की अवधि के लिए एक लाइसेंस के अंतर्गत अधिकृत करते हुए सेवाप्रदाता को नियुक्त करने का निर्णय लिया है।

ऐसे मामलों में जहां धारा 42(3) के अंतर्गत अधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार से अलग है, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 8.1 तथा 8.2 के अंतर्गत इस प्राधिकरण से संबंधित पत्तनों पर ऐसी सेवाओं के लिए वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना ही अधिकतम सीमा दरें निर्धारित करने की अपेक्षा की गई है। इस प्रयोजन के लिए इन प्रभारों को नियमित करने संबंधी प्रस्ताव संबंधित महापत्तन न्यास द्वारा ही निधारित किए जाएं और इस प्रकार नियत किए गए प्रशुल्कों में कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा भले ही पत्तन स्वयं सेवा प्रदाता हो या सेवाएं प्रदान करने के लिए उसके द्वारा किसी निजी प्रचालक को कहा गया हो। संदर्भाधीन मामले में, पत्तन द्वारा स्वयं सेवाएं प्रदान न करने की बात करते हुए, लाइसेंसधारक सेवा प्रदाता को अधिकृत करते हुए सेवाएं प्रदान करने की बात की गई है जो बीओटी रियायत करार से भिन्न है। इसलिए केओपीटी के इस मामले को प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 8.1 व 8.2 में दिये गये उपबंधों के अनुसार केओपीटी में फ्लोटिंग क्रेन लगाये जाने के लिए अधिकतम सीमा दरें निर्धारित करने के लिए लिया गया है।

(iii). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 8.2 के अनुसार यदि विशिष्ट सेवा/सुविधा के लिए ऐसी व्यवस्था के अंतर्गत संबंधित महापत्तन न्यास द्वारा प्रशुल्क की अधिकतम सीमादर निर्धारित नहीं की गई है तो पत्तन वैसी ही सुविधा/सेवा के लिए किसी अन्य महापत्तन पर निर्धारित प्रशुल्क को अपनाएगा। यदि किसी भी महापत्तन न्यास में कोई प्रशुल्क निधारित नहीं किया गया है या ऐसे कार्गो/सेवा/सुविधा के लिए समतुल्य प्रशुल्क निर्धारित नहीं हैं तो पत्तन न्यास प्रशुल्क दिशानिर्देशों

2008 के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए या क्षमता का मूल्यांकन करते हुए इष्टतम क्षमता के संदर्भ में एक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है [सेवा/सुविधा/उपकरण की तकनीकी स्पेसिफिकेशंस के संदर्भ में]।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने केओपीटी की सीमाओं के भीतर फ्लोटिंग क्रन सुविधा द्वारा सागर और अन्य गहरे ड्राफ्ट स्थानों पर मुख्य पो से छोटे पोत/बार्जों के बीच कार्गो के पोतांतरण के लिए प्रशुल्क निर्धारित से संबंधित अपने 30 मार्च 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/6/2016-केओपीटी के द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन की दरें भी अनुमोदित की थीं।

यद्यपि, उक्त आदेश में यथानुमोदित दरों की उगाही में निहित प्रचालन, विषयक प्रस्ताव में संकल्पित के समान ही हैं, केओपीटी ने उक्त आदेश द्वारा अनुमोदित दरों को नहीं अपनाया है। मार्च, 2016 के आदेश में यथानुमोदित दरों को न अपनाने के लिए पत्तन द्वारा निम्नलिखित कारण बताये गए हैं:-

- (क). टग की क्षमता में परिवर्तन (प्रस्तावित सुविधा में कम क्षमता के टग की संकल्पना की गई है परिणामतः टग की पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत भिन्न है)।
- (ख). विषयक प्रस्ताव के अंतर्गत पल्लवमान क्रन की कम उपयोगिता क्योंकि उक्त पल्लवमान क्रन की डायमंड हार्बर और सैंडहैड के बीच फेरे लगाने की संकल्पना की गई है जबकि वह पल्लवमान क्रन जिसके प्रशुल्क मार्च 2016 के द्वारा निर्धारित किये गये थे सामान्यतः एक ही स्थान पर रहती है।
- (ग). नई क्रन से कंटेनर के साथ-साथ बल्क कार्गो प्रहस्तन की प्रत्याशा भी की गई है, जबकि मार्च, 2016 के आदेश में केवल बल्क कार्गो के प्रहस्तन की दरें अनुमोदित की गई थी। मार्च 2016 के आदेश में कंटेनर प्रहस्तन की कोई दर अनुमोदित नहीं की गई थी।
- (घ). पत्तन ने बताया है कि नई क्रन अधिकतर डायमंड हार्बर पर ही उपयोग में लायी जायेगी जो सागर की तुलना में कोलकाता की ओर 72 कि.मी. दूर है। जहां मौजूदा क्रन तैनात हैं और इस प्रकार बार्ज लागत के हवाले से व्यापार के लिए लाभ प्रदान करती है।

इस प्रकार, केओपीटी ने सुस्पष्ट रूप से यह कहा है कि दो भिन्न दरों पर दो भिन्न क्रन प्रचालन से पत्तन को किसी प्रतिक्रिया की प्रत्याशा नहीं है। इस बारे में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया जाता है।

- (iv). केओपीटी ने अप्रैल, 2019 में आरंभिक प्रस्ताव भेजा। तत्पश्चात्, लगभग 3 महीने के पश्चात्, जुलाई 2019 में केओपीटी से एक पूरा प्रस्ताव प्राप्त हुआ। केओपीटी ने अगस्त, 2019 में और अक्टूबर 2019 में अतिरिक्त सूचना और स्पष्टीकरण दिया। अप्रैल 2019 का प्रस्ताव और संदर्भाधीन मामले की विवेचना के दौरान पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण के साथ इस विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।

- (v). पल्लवमान क्रन की इष्टतम क्षमता:

- (क). केओपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में पल्लवमान क्रन की इष्टतम क्षमता 8 लाख टन प्रति वर्ष और कंटेनरों के संबंध में 45000 टीईयू आकलित की है।
- (ख). ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 495 टन प्रति घंटा की तथा 80 प्रतिशत लोड फैक्टर पर तथा क्रन के 20 घंटे प्रति दिन प्रचालन पर विचार करने हुए केओपीटी द्वारा 7920 टन दिन ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन का आकलन किया गया है। उक्त प्रहस्तन दर मार्च 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/6/2016-केओपीटी में यथासुविचारित पल्लवमान क्रन द्वारा शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रहस्तन दर के अनुसार प्रतीत होती है, अतः विश्लेषण में सुविचार में ली जाती है।

- (ग). 20 प्रचालन घंटे प्रति क्रेन प्रति दिवस के आधार पर और 24 टीईयू प्रति घंटा की कंटेनर प्रहस्तन दर पर सुविचार करते हुए, केओपीटी द्वारा कंटेनर की प्रहस्तन दर 480 टीईयू प्रति दिन निकाली गई है। जहां तक 24 टीईयू प्रति घंटा कंटेनर प्रहस्तन दर का संबंध है, विशिष्ट अनुरोध के बावजूद भी, केओपीटी ने उसका आधार नहीं बताया है। इस संबंध में, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रहस्तन दर की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है, जहां कंटेनर प्रहस्तन दर 25 फेरे प्रति घंटा निर्धारित है। जब किसी कंटेनर टर्मिनल में एक क्रेन द्वारा प्रहस्तन दर 25 टीईयू प्रति घंटा है तो फ्लोटिंग क्रेन द्वारा 24 टीईयू प्रति घंटा की प्रहस्तन दर पर सुविचार उपयुक्त पाया जाता है और विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है। फ्लोटिंग क्रेन के 20 घंटे काम करने पर विचार करने के संबंध में केओपीटी ने मार्च 2016 के आदेश की विवेचना के दौरान बताया था कि सभी मुख्य-पोत ड्राफ्ट कठिनाइयों के कारण, पार्ट लोड के साथ पहुंचते हैं। अतः कार्गो स्थानांतरण संबंधी प्रचालन कार्यों के दौरान ऐसे अवसर भी होंगे जब क्रेन को पे-लोडरों द्वारा हैचों के अंदर कार्गो को एकत्र करने की वजह से 4 घंटे प्रतीक्षा करनी पड़ती होगी। उक्त तर्क के आधार पर और यह भी कि किसी भी प्रयोक्ता/प्रत्याशित आवेदनकर्ता ने केओपीटी द्वारा सुविचारित पल्लवमान क्रेन की 20 घंटे प्रति दिन की परिचालन अवधि के बारे में आपत्ति नहीं उठायी है। इस संबंध में पत्तन का निर्णय विश्वसनीय है।
- (घ). पल्लवमान क्रेन की इष्टतम क्षमता के परिकलन में, पल्लवमान क्रेन के 101 दिन शुष्क बल्क कार्गो और 101 दिन कंटेनर प्रहस्तन के प्रयोग में लाये जाने की संकल्पना की गई है। कुल मिलाकर 202 दिन प्रति वर्ष। 202 दिन की यह अवधि द्वारा संकल्पना पर आधारित है कि वहां मोबिलाइजेशन और डि-मोबिलाइजेशन होगा अर्थात् महीने में 8 दिन एक वर्ष में 96 दिन बनते हैं। क्रेन को उसकी लंगरगाह स्थिति से हटाकर पोत के साथ लगाना। क्रेनों के परिवर्तन के समय कार्गो प्रचालन बंद रहेगा। तत्पश्चात्, 75% उपयोगिता कारक सुविचारित है, जिससे पल्लवमान क्रेन के लिए 202 दिन निकलते हैं। दूसरे शब्दों में, वर्ष में 202 दिन सुविचार में लेते हुए पल्लवमान क्रेन का उपयोग 55% प्रस्तावित किया गया है, अर्थात् (202 दिन/ 365 दिन)। बल्क कार्गो और कंटेनर प्रहस्तन के बीच केओपीटी द्वारा अपनाया गया 202 कार्य दिवस आबंटन के लिए 1:1 का अनुपात व्यापार के साथ चर्चा के आधार पर आकलित किया गया है। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत तर्क के आधार पर और चूंकि वर्ष में 202 कार्य दिवसों तथा केओपीटी द्वारा अपनाये गए 1:1 के अनुपात पर किसी भी उपयोक्ता/भावी बोलीदाता ने कोई आपत्ति नहीं उठायी है, इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया जाता है।
- (ङ). शुष्क बल्क कार्गो की 7920 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर, जैसी ऊपर चर्चा की गई है, को सुविचार में लेते हुए, और शुष्क बल्क कार्गो के लिए आबंटित 101 दिन को हिसाब में लेने हुए, शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन की पल्लवमान क्रेन की इष्टतम क्षमता 799920 टन प्रति वर्ष निकलती है। पूर्णांकन के पश्चात् केओपीटी ने भी 8 लाख टन ही सुविचार में ली है। शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में पल्लवमान क्रेन की क्षमता विश्लेषण में 8 लाख टन को सुविचार में लिया जाता है।
- इसी प्रकार, कंटेनरों की प्रहस्तन दर 480 टीईयू प्रति दिन, जैसी ऊपर चर्चा की गई है, को सुविचार में लेते हुए और कंटेनरों के संबंध में आबंटित 101 दिन को हिसाब में लेते हुए पल्लवमान क्रेन की कंटेनर प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता 48480 टीईयू प्रति वर्ष निकलती है पूर्णांकन के पश्चात् केओपीटी द्वारा इसे 45000 टीईयू को सुविचार में लिया है। चूंकि पूर्णांकन का प्रभाव सारवान पाया जाता है, कंटेनर के संबंध में पल्लवमान क्रेन की क्षमता 48480 टीईयू को विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।
- (vi). पूंजीगत लागत:
- (क). केओपीटी द्वारा सुविचारित पूंजीगत लागत में 1 नग पल्लवमान क्रेन, 1 नग पल्लवमान बार्ज, 1 नग 25 टन टग, 1 नग लोडर तथा @ 5% विविध लागते शामिल हैं।



पल्लवमान क्रेन मुख्य पोत और छोटे पोत/बार्ज के बीच कार्गो पोतांतरण के लिए संकल्पित है। फ्लोटिंग क्रेन पल्लवमान बार्ज पर लगायी जायेगी। पल्लवमान क्रेन की मूवमेंट के लिए तथा पोतों/बार्जों के साथ बर्थिंग/अनबर्थिंग के लिए एक टग संकल्पित है। पोतांतरण प्रचालन के दौरान कार्गो को हैचों में एकत्र करने और ठीक से लगाने के लिए एक लोडर भी संकल्पित है।

- (ख). पल्लवमान क्रेन की लागत 2.82 मिलियन यूरो है जिसमें 2 नग ग्रैब और स्प्रेडर की लागत शामिल है। केओपीटी ने उक्त लागत पर @ 25% सीमाशुल्क पर भ्जी सुविचार किया है। फ्लोटिंग क्रेन की लागत के समर्थन में केओपीटी ने जो दस्तावेजों साक्ष्य प्रस्तुत किया है, वह परियोजना के बोलीकर्ताओं में से एक द्वारा केओपीटी की भेजा गया पत्र है नामतः मैसर्स नेटीकन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड (एनएमपीएल)। उक्त पत्र में एनएमपीएल ने क्रेन निर्माताओं और यार्डों से प्राप्त सूचना के आधार पर लागत बतायी है। पत्तन ने एनएमपीएल द्वारा यथाप्रस्तुत लागत आकलन पर विश्वास किया है और चूंकि किसी भी प्रयोक्ता/भावी बोलीकर्ता ने केओपीटी द्वारा सुविचारित पल्लवमान क्रेन की लागत पर कोई आपत्ति दर्ज नहीं करायी है, विश्लेषण में उस पर विचार किया जाता है। मामले को अंतिम रूप देते समय पल्लवमान क्रेन की लागत को केओपीटी द्वारा सुविचारित 81 रु. प्रति यूरो की विनिमय दर के प्रति 79.60 रु. प्रति यूरो की विनिमय दर से अद्यतन किया जाता है।
- (ग). पल्लवमान बार्ज की लागत, जेनसेट की लागत के साथ 21 करोड़ रु. है। केओपीटी ने उक्त लागत पर @ 5% जीएसटी पर सुविचार किया है। यहां भी पल्लवमान बार्ज की लागत के समर्थन में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य एनएमपीएल की संसूचना है। जहां एनएमपीएल ने बताया है एनएमपीएल ने क्रेन निर्माताओं और यार्डों से प्राप्त सूचना के आधार पर लागत बतायी है। पत्तन ने एनएमपीएल द्वारा यथाप्रस्तुत लागत आकलन पर विश्वास किया है और चूंकि किसी भी प्रयोक्ता/भावी बोलीकर्ता ने केओपीटी द्वारा सुविचारित पल्लवमान क्रेन की लागत पर कोई आपत्ति दर्ज नहीं करायी है, विश्लेषण में उस पर विचार किया जाता है।
- (घ). फेंडरों सहित टग की लागत 10.5 करोड़ रु. सुविचार में ली गई है। केओपीटी ने उक्त लागत पर @ 5% जीएसटी पर सुविचार किया है। फेंडरों सहित टग की कुल लागत 11.02 करोड़ रु. बनती है। यहां भी पल्लवमान बार्ज की लागत के समर्थन में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य एनएमपीएल की संसूचना है। जहां एनएमपीएल ने बताया है एनएमपीएल ने क्रेन निर्माताओं और यार्डों से प्राप्त सूचना के आधार पर लागत बतायी है। पहले दिये गए कारणों से इसे विश्लेषण में सुविचार के लिए लिया जाता है।
- (ङ). लोडर की लागत 84 लाख रु. है। यह भी एनएमपीएल की सूचना के आधार पर है। पहले दिये गए कारणों से इन विश्लेषण में सुविचार के लिए लिया जाता है।
- (च). केओपीटी ने आकलित उपस्कर लागत के @ 5% पर विविध पूंजीगत लागत पर सुविचार किया है जो अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अनुरूप है।
- (छ). चूंकि लोडरों का प्रयोग कंटेनर प्रहस्तन में नहीं होगा, लोडरों की लागत को कंटेनरों से संबंधित पूंजीगत लागत में गुणक कर दिया गया है। केओपीटी द्वारा ऐसा प्रचालन लागत निर्धारण के लिए ही किया गया है।
- (ज). उपरोक्त के आधार पर, पत्तन द्वारा आकलित 65.58 करोड़ रु. की कुल पूंजीगत लागत के प्रति, शुष्क बल्क कार्गो से संबंधित पूंजीगत लागत 65.06 करोड़ रु. है कंटेनरों से संबंधित पूंजीगत लागत, 84 करोड़ रु. की लोडर की लागत को निकाल देने के पश्चात्, 64.22 करोड़ रु. आकलित की जाती है।
- (vii). प्रचालन लागत:
- (क). (i). पल्लवमान क्रेन, टग, जेनेसेट और लोडर के संबंध में ईंधन लागत को सुविचार में लिया गया है। मामले की अंतिमता की तारीख को डीजल की प्रति यूनिट लागत 68.20 रु. प्रति लीटर है न कि केओपीटी द्वारा सुविचारित 64.00 रु. प्रति लीटर।

- (ii). पल्लवमान क्रेन के मामले में, 95 लीटर प्रति घंटा प्रति क्रेन ईंधन उपयोग मात्र 2016 के आदेश में सुविचारित पल्लवमान क्रेन के 96 लीटर प्रति घंटा ईंधन उपयोग के निकट ही है, अतः विश्वासनीय है।

पल्लवमान क्रेन के प्रचालन घंटे 4918 घंटे प्रति वर्ष लिये गये हैं। प्रचालन के कथित घंटों की गणना 202 कार्य दिवसों के दौरान प्रत्येक दिन 22 कार्य घंटे के आधार पर की गई है और शेष को निरर्थक घंटे माना गया है। चूंकि किसी भी प्रयोक्ता/भावी बोलीकर्ता ने केओपीटी द्वारा यथासुविचारित पल्लवमान क्रेन के प्रचालन घंटों पर कोई आपत्ति नहीं की है, इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया जाता है।

- (iii). टगों के मामले में, 150 लीटर प्रति घंटा खिंचाई के लिए तथा 16 लीटर प्रति घंटा सहायक के लिए ईंधन उपयोग के लिए सुविचार में लिया गया है। खिंचाई के लिए एक माह में 100 घंटे और 12 महीने प्रति वर्ष तथा सहायक वर्ष के 365 दिन और प्रति दिन 24 घंटे सुविचार में लिये गए हैं। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, केओपीटी ने विभिन्न प्रतिमानों पर विचार करने का आधार नहीं बताया है। बस यही बताया है कि उक्त प्रतिमान बोलीकर्ताओं द्वारा दिये गए हैं जो पहले से हल्दिया में प्रचालन कर रहा है। चूंकि, किसी भी प्रयोक्ता/भावी बोलीकर्ता ने केओपीटी द्वारा यथासुविचारित टग की ईंधन खपत और प्रचालन के घंटों पर कोई आपत्ति नहीं की है, इस संबंध में पत्तन का निर्णय विश्वसनीय है।  
केओपीटी की गणना में परिकलन संबंधी गलती को हमारे विश्लेषण में सुधार दिया गया है।

- (iv). लोडर की ईंधन खपत 20 लीटर प्रति घंटा मार्च 2016 के आदेश में सुविचारित लोडर की ईंधन खपत के अनुरूप प्रतीत होती है अतः विश्वसनीय है। कंटेनरों के लिए किसी लोडर प्रचालन की आवश्यकता नहीं है।  
1500 घंटे प्रति वर्ष लोडर के प्रचालन घंटे मार्च 2016 के आदेश में सुविचारित लोडर के 1530 प्रचालन घंटों के समीप हैं, अतः विश्वसनीय हैं।

- (v). डीजी सैट की ईंधन खपत 24 घंटे प्रति दिन 365 दिन प्रति वर्ष के लिए 6 लीटर प्रति घंटा है, पत्तन द्वारा यथा आकलित विश्वसनीय है।

- (ग). क्रेन, टग और बार्ज की पूंजीगत लागत के 1% पर बीमा लागत का आकलन किया गया है। क्रेन, टग लोडर और बार्ज की पूंजीगत लागत के 10% पर मूल्यहास लागत का आकलन किया गया है। सुविचारित प्रतिशत की मात्रा अप्रैल प्रथम दिशानिर्देश 2008 में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित उपबंधों के अनुसार हैं और मार्च 2016 के आदेश में भी सुविचार में ली गई।

- (घ). पत्तन द्वारा क्रेन की लागत के 6% टग की लागत के 7.5% और लोडर तथा बार्ज की पूंजीगत लागत के 5% पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन किया गया है। ऐसा हल्दिया में पहले से प्रचालन कर रहे बोलीकर्ताओं द्वारा यथाप्रस्तुत प्रतिमानों पर आधारित बताया गया है। केओपीटी ने मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आकलन पर विश्वास किया है। इसलिए इस संबंध में केओपीटी का प्रस्ताव सुविचारित है।

- (ङ). उपरोक्त के अतिरिक्त, चालक दर और तकनीकी प्रबंधन व्यय 12 लाख रु. प्रति माह (यानी 144 लाख रु. प्रति वर्ष) की लागत, चालक दल के 14 सदस्यों के 108 लाख रु. प्रति वर्ष वेतन के, 5 लाख रु. प्रति माह (यानी 60 लाख रु. प्रति माह) किराये तथा लांच के लिए ईंधन के हैं तथा तट स्थापना व्यय 91.50 लाख रु. प्रति वर्ष हैं जो कुल मिलाकर 403.50 लाख रु. प्रति वर्ष बनते हैं पर भी सुविचार किया गया है। एक विशिष्ट प्रश्न

के उत्तर में, यह बताया गया कि हल्दिया में पहले से प्रचालन कर रहे बोलीकर्ताओं द्वारा यथाप्रस्तुत प्रतिमानों पर आधारित बताया गया है। केओपीटी ने मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आकलन पर विश्वास किया है। इसलिए इस संबंध में केओपीटी का प्रस्ताव सुविचारित है। संयोगवश, केओपीटी ने पूंजीगत लागत के 5% पर अलग से विविध लागत का आकलन नहीं किया है, जिसे महापत्तन न्यासों द्वारा संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारित करते समय सामान्यतः किया जाता है।

- (viii). सुविधा के लिये आकलित पूंजी लागत पर नियोजित पूंजी के 16% की दर से प्रतिफल अनुमत है।
- (ix). इस प्रकार वार्षिक राजस्व मांग जो प्रचालन लागतव नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम का कुल योग है, केओपीटी द्वारा आकलित वार्षिक मांग शुष्क ब्लक कार्गो के लिये 30.67 करोड़ रु. और कंटेनर के लिये 30.35 करोड़ रु. की अपेक्षा शुष्क ब्लक कार्गो के लिये 30.86 करोड़ रु. और कंटेनर के लिये 30.40 करोड़ रु. निकलती है।
- (x). वार्षिक राजस्व मांग तथा शुष्क ब्लक कार्गो की प्रहस्तन दरों पर विचार करते हुए फ्लोटिंग क्रेन की दर शुष्क ब्लक कार्गो के लिये पत्तन द्वारा यथासुविचारित 191.68 रु. के प्रति 192.88 रु. प्रति टन बनती है। इसी प्रकार कंटेनर के लिए पत्तन द्वारा यथासुविचारित 3407.68 रु. प्रति टीईयू के प्रति कंटेनर की प्रहस्तन दर 3134.84 रु. प्रति टीईयू निकलती है।
- (xi). केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में आरंभ में यह बताया था कि प्रस्तावित सुविधा का प्रयोग विदेशी कार्गो के लिए किया जायेगा। लेकिन जब एक संभावित बोलीकर्ता नामतः नेतिकॉन मार्केटिंग प्रा.लि. (एनएमपीएल) ने पत्तन से विशेष रूप से यह अनुरोध इस आधार पर किया कि तटीय कार्गो और कंटेनरों की मूवमेंट में वृद्धि हुई है और कि पल्लवमान क्रेन का प्रयोग विदेशी कार्गो और कंटेनर तक सीमित रखना कठिन हो जायेगा पत्तन विदेशी/तटीय कार्गो व कंटेनर के लिए 70:30 के अनुपात पर सुविचार करे। यद्यपि केओपीटी ने एनएमपीएल का अनुरोध स्वीकार कर लिया परंतु उन्होंने न को विदेशी/तटीय कार्गो और कंटेनर कार्गो की 70:30 के अनुपात से संशोधित प्रहस्तन दर निकलने के लिए संशोधित गणना प्रस्तुत की है और न ही उन्होंने इस संबंध में विशिष्ट अनुरोध करने के बावजूद, तटीय कार्गो/कंटेनर की दरें अंतर्विष्ट करते हुए संशोधित दरमान प्रस्तुत किये हैं। फिर भी, 70:30 के अनुपात से विदेशी और तटीय कार्गो/कंटेनरों के आधार पर की संशोधित प्रहस्तन दर निर्धारित करने का प्रयास किया गया है।
- (xii). उक्त स्थिति के आधार पर, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण को आशोधित किया गया है। आशोधित लागत विवरण **अनुलग्नक- I(क)** पर है। 70:30 के अनुपात से विदेशी और तटीय कार्गो के आधार पर विदेशी/तटीय कार्गो और कंटेनर के लिए संशोधित प्रहस्तन दर के निर्धारित की गणना **अनुलग्नक- I(ख)** पर संलग्न है।
- (xiii). केओपीटी द्वारा फ्लोटिंग क्रेन से कार्गो के पोतांतरण हेतु प्रभार से संबंधित विवरण, यह उल्लेख करते हुए प्रस्तुत किया है कि निर्धारित प्रभार मंदर वेसल से, आयात के मामले में, कार्गो की उत्तरायी तथा उसे पोत/बार्ज तक सीधा पोतांतरित करने, तथा निर्यात के मामले में इसके विलोमतः, यह पोतीय मजदूरी और अन्य संबंध सेवाओं सहित है। नोट में यह भी उल्लेख किया गया है कि केओपीटी की सीमाओं में फ्लोटिंग क्रेन सुविधा स्थापित करने के स्थान या किसी अन्य ड्राफ्ट क्षेत्र में, फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालन के लिए यह प्रभार लागू होगा तथा क्रेन द्वारा उतारी/चढ़ायी गई मात्रा पर लागू होगा जो ड्राफ्ट सर्वेरेपोर्ट के अनुसार होगी। नोट में यह भी कहा गया है कि, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में कंटेनरों की संख्या टी ई यू में ली जायेगी।

पत्तन द्वारा इस प्रभाव के एक और नोट का प्रस्ताव किया गया है कि कार्गो प्रहस्तन पर लागू एंकरेज प्रभार तथा घाट किराया और अन्य प्रशुल्क, पोत के स्वामी/कार्गो हितधारियों द्वारा कोलकाता पत्तन न्यास को अलग से दिए जाएंगे जो केओपीटी के समय समय पर लागू दरमानों के अनुसार होंगे। इस बारे में प्रयोक्ताओं की ओर से इस पर कोई आपत्ति नहीं की गयी है।

क्योंकि प्रस्तावित नोट्स सेवाएं सूचीबद्ध करते हैं लेवी में शामिल हैं, तथा अधिक स्पष्ट भी हैं तथा द्विअर्थकता को कम करते हैं, इसलिए प्रस्तावित नोट्स का अनुमोदन किया जाता है।

- (xiv). (क). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 8.2 में उल्लेख है कि पत्तन न्यास सेवा प्रदाता द्वारा प्राप्य कार्य निष्पादन मानकों तथा कार्य निष्पादन मानकों से संबंधित प्रशुल्क का प्रस्ताव करेगा। केओपीटी ने तदनुसार कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, जहाँ कम उत्पादकता के लिए कम दर तथा अधिक कार्य निष्पादन के लिए उच्च दर प्रभावी है। इस प्रकार, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क में बेहतर उत्पादन को प्रोत्साहन और कम कार्य निष्पादन को निरुत्साहित किया गया है। इस संबंध में यह बात नोट करने योग्य है कि कार्गो वार कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क कुछ महापत्तन न्यासों के साथ साथ मार्च 2016 के आदेश में फ्लोटिंग क्रेन के प्रभार निर्धारित करते समय स्वयं केओपीटी के मामले में ही निर्धारित किया गया है, जहाँ सेवा प्रदाता द्वारा हार्बर मोबाईल क्रेन तैनात करने की संकल्पना की गयी है और केओपीटी में ट्रांसलोडिंग सुविधा प्रदान करने का उल्लेख है।
- (ख). केओपीटी द्वारा अब प्रस्तावित निष्पादन संबंध प्रशुल्क ढांचे के अनुसार प्रत्येक दरो के प्रत्येक स्लेब में पिछली स्लेब से एक समान 2.50 प्रतिशत वृद्धि करने तथा कम होने पर प्रत्येक स्लेब में 2.50 प्रतिशत की दर से कटौती करने का प्रावधान रखा गया है। प्रयोजनार्थ, केओपीटी द्वारा इष्टतम क्षमता परिकलन अनुसार शुष्क बल्क कार्गो के लिए 7920 टन प्रतिदिन तथा कंटेनर के लिए 480 टीईयू प्रतिदिन के औसतन कार्य निष्पादन पर निष्पादन-संबद्ध प्रशुल्क के लिए कट-आफ बिंदु पर विचार किया गया है।
- (ग). केओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्थिति के अनुसार एवं इस आशय के आधार पर कि कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क से कार्य निष्पादन की मात्रा बढ़ेगी और उपयोक्ता को हितलाभ होगा, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत कार्य निष्पादन से संबंध प्रशुल्क प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (xv). केओपीटी ने उल्लेख किया है कि क्योंकि फ्लोटिंग क्रेन सुविधा 15 वर्ष के लिए लाइसेंस के आधार पर शुरू करने का प्रस्ताव है इसलिए, केओपीटी पर ट्रांसलोडिंग की सुविधा के साथ साथ फ्लोटिंग क्रेन सुविधा के संबंध में मार्च 2016 के आदेश में अपनाया गया प्रशुल्क सूचकांकन की शर्तों के अनुरूप 15 वर्ष के लिए वैध माना जाए। सूचकांकन के संबंध में केओपीटी ने इस आशय का एक नोट प्रस्तुत किया है कि प्रशुल्क मुद्रास्फिति के अनुसार सूचकांकित किया जाएगा परंतु यह सूचकांकन केवल थोक मूल्य सूचकांक के 01 जनवरी 2019 व प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के बीच बदलाव के 60 प्रतिशत तक ही सीमित रखा जाएगा और प्रशुल्क की यह अधिकतम सीमा प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजित की जाएगी और व्यवस्थित प्रशुल्क सीमा, प्रासंगिक वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू होगी।

यदि यह वैधता 15 वर्षों के लिए निर्धारित की जानी है तो अब निर्धारित किया गया आरंभिक प्रशुल्क, कीमतों में उतार चढ़ाव के प्रभाव का गणन किए बिना स्थिर नहीं हो सकता। क्योंकि केओपीटी द्वारा 15 वर्षों के लिए लाइसेंस देने तथा प्रशुल्क निर्धारण में 15 वर्ष का प्रवाह बनाए जाने की बात कही गई है तो केओपीटी में ट्रांसलोडिंग मामले में किए गए निर्धारण की भांति 15 वर्ष के लिए वैधता निर्धारण उचित होगा जैसा ऊपर की गयी चर्चा के अनुसार केओपीटी में पहले के मामले में भी ऐसा किया गया है। इस प्रकार निर्धारित प्रशुल्क पर कीमतों में उतार चढ़ाव के प्रभाव का निपटान करने के लिए, अब नियत किए गए प्रशुल्क को सूचकांकन करने के लिए दरमानों में प्रावधान किया गया है। परंतु यह सूचकांकन 01 जनवरी, 2019 से आगे के प्रत्येक वर्ष की 1 जनवरी के मध्य होने वाले थोक मूल्य सूचकांक के अंतर के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा। ऐसा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानकों के अनुसार किया गया है।

8. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों के लिए साथ सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, केओपीटी के मौजूदा दरमानों में निम्नलिखित उपबंध अंतर्विष्ट करने का अनुमोदन किया जाता है:-

फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो स्थानांतरण प्रभार :				
क्र.सं.	वस्तु	इकाई	दर रु. में	
			विदेशी	तटीय
(1)	ड्राई बल्क कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	219.18	131.51
(2)	कंटेनर	प्रति टीईयू	3562.31	2137.39
टिप्पणी:				
(i)	आयात के मामले में, उपर्युक्त प्रभार मुख्य पोत से कार्गो की उत्तरायी तथा उसे सीधे पोत/बार्ज पर पोतांतरण करने के मिश्रित प्रभार है जिसमें घाट मजदूर भाड़ा तथा अन्य सभी संबद्ध सेवाएं शामिल हैं तथा निर्यात के मामले में इसके विपरीत। यह प्रभार कोलकाता पतन न्यास की सीमाओं में फ्लोटिंग क्रेन सुविधा की पहुंच-परिसर में तथा अन्य गहरे ड्राफ्ट क्षेत्र में फ्लोटिंग क्रेन सुविधा/प्रचालन के लिए लागू रहेगा तथा फ्लोटिंग क्रेन द्वारा उतारी/चढ़ायी गई मात्रा ड्राफ्ट सर्वे रिपोर्ट के अनुसार निर्धारित की जाएगी। कंटेनरों के मामले में कंटेनरों की संख्या टीईयू में ली जायेगी			
(ii)	लंगरगाहों पर कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए पोतों के साथ साथ घाट भाड़ा तथा अन्य लागू प्रभारों के लिए लंगरगाह प्रभार पोत के स्वामियों/कार्गो के मालिकों द्वारा केओपीटी के दरमानों के अनुसार तत्समय लागू कोलकाता पत्तन न्यास को अलग से दिया जाएगा।			
कार्य निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क:				
निर्धारित दर लाइसेंस करार में प्रदत्त सूत्र के अनुसार परिकलित की जाने वाली 7920 टन प्रति दिन का न्यूनतम स्तर प्राप्त करने की आधार दर है। कंटेनर प्रहस्तन के लिये निर्धारित दर लाइसेंस करार में प्रदत्त सूत्र के अनुसार परिकलित की जाने वाली 480 टीईयू प्रति दिन का न्यूनतम स्तर प्राप्त करने की आधार दर है। बल्क कार्गो के लिये:				
			(दर रु. में प्रति एमटी)	
कार्यनिष्पादन मानक टन में		विदेशी	तटीय	
8501-9000		230.27	138.16	
7921-8500		224.66	134.79	
7920		219.18	131.51	
7919-7500		213.70	128.22	
7499-7000		208.36	125.01	
कंटेनर के लिए:				
			(दर रु. में प्रति टीईयू)	
कार्यनिष्पादन मानक टीईयू में	विदेशी	तटीय		
601-700	3742.66	2245.59		
481-600	3651.37	2190.82		
480	3562.31	2137.39		
479-301	3473.26	2083.95		
300-200	3386.43	2031.86		
टिप्पणी:				
7920 टन (ड्राई बल्क कार्गो के लिये) तथा 480 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से नीचे कार्य निष्पादन कार्य की अधिकतम सीमा दर परिकलित करने के लिए, पहले 500 टन के लिए बेस रेट 2.5 प्रतिशत कम तथा दूसरे 500 टन के लिए बेस रेट में 5 प्रतिशत की कटौती की जाएगी और कंटेनर के लिए पहले 100 टीईयू के लिए बेस रेट 2.5 प्रतिशत कम तथा दूसरे 100 टीईयू के लिए बेस रेट में 5 प्रतिशत की कटौती की जाएगी। इसी प्रकार 7000 टन से कम (ड्राई बल्क कार्गो के) तथा 200 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी के लिए भी बेस रेट को घटा कर तदनुसार गणना की जाएगी।				

<p>इसी प्रकार 7920 टन (डाई बल्ककार्गो) तथा 480 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से अधिक कार्य निष्पादन की संवर्धित अधिकतम सीमा दर परिकलित करने के लिए, पहले 500 टन के लिए बेस रेट 2.5 प्रतिशत तथा दूसरे 500 टन के लिए बेस रेट में 5 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की जाएगी और कंटेनर के लिए पहले 100 टीईयू के लिए बेस रेट 2.5 प्रतिशत बढ़ोत्तरी तथा दूसरे 100 टीईयू के लिए बेस रेट में 5 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की जाएगी। इसी प्रकार के 9000 टन (डाई बल्ककार्गो) से इतर तथा 700 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी के लिए भी तदनुसार गणना की जाएगी।</p> <p>कार्गो पोतांतरण दर, डब्ल्यूडब्ल्यूडी आधार पर निम्न सूत्र के अनुसार परिकलित की जाएगी:-</p> <p><u>मुख्य पोत और बार्ज / छोटे पोत के बीच कुल कार्गो / कंटेनर का पोतांतरण x 24</u>  कार्गो पोतांतरण समय (घंटों में)</p> <p>कार्गो / कंटेनर का पोतांतरण कार्य समाप्त होने और मुख्य पोत (ओजीवी) के पोतांतरण स्थान से, नौवहन आरंभ करने से ठीक पहले, मुख्य पोत (ओजीवी) के मास्टर और फ्लोटिंग क्रेन व बार्ज/ छोटे पोत के लाइसेंसधारकों के प्रतिनिधियों से वास्तविक तथ्यात्मक-विवरण लिखा जाएगा तथा पोतांतरण स्थान पर निम्नलिखित संबंधितों में बांटा जाएगा::</p> <p>(क) पोत का मास्टर / पोत का एजेंट।  (ख) लाइसेंस धारक का प्रतिनिधि।  (ग) बार्ज / छोटे पोत का प्रतिनिधि।</p> <p>परेषिती/परेषक, यदि चाहें तो, अपने एजेंट/ प्रतिनिधि को करने के लिये कह सकते हैं।</p> <p>पल्लवमान क्रेन प्रभारों के दरमानों के उपबंधों को पूरा करने के लिए पल्लवमान क्रेन व्यवस्था के निष्पादन मानकों के निर्धारण के लिए कार्गो पोतांतरण समय की गणना एसओएफ के आधार पर सख्ती से की जाएगी जिस पर उपर्युक्त पक्षों द्वारा विधिवत हस्ताक्षर किए जाएंगे।</p>	<p>अधिकतम प्रशुल्क सीमा मुद्रा स्फीति के प्रति सूचकांकन, केवल थोक मूल्य सूचकांकन के 01 जनवरी 2019 व प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के मध्य अंतर के 60 प्रतिशत तक ही सीमित रखी जाएगी। अधिकतम प्रशुल्क सीमा प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजित की जाएगी और इस प्रकार समंजित प्रशुल्क सीमा, प्रासंगिक वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू होगी।</p>	<p>ये अनुमोदित दरें इस पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख के 30 दिन के पश्चात प्रभावी होंगी सूचकांकन के अधीन, उपर्युक्त अनुसार 15 वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेंगी।</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

9. अनुमोदित दरें, इस आदेश के जारी होने पर भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के 30 दिन के पश्चात सूचकांकन के आधार पर तथा उपर्युक्त अनुसार 15 वर्षों तक के लिए लागू हो जाएंगी।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./354/19]

#### अनुलग्नक-I (क)

**डायमंड हार्बर और अन्य गहरे जल लंगरगाहों में मुख्य पोत और छोटे पोत/ बार्ज के बीच फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो के पोतांतरण के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु लागत**

क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा दिनांक 12.04.2019 के प्रस्ताव में प्रस्तुत आकलन और 30.08.2019 व 10.10.2019 के स्पष्टीकरण		प्राधिकरण द्वारा आशोधित आकलन	
क.	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता	कार्गो	कंटेनर	कार्गो	कंटेनर
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा	495 टन	24 टीईयू	495 टन	24 टीईयू
	अधिकतम कार्य घंटे	20	20	20	20

	अधिकतम प्रहस्तन दर प्रति दिन	9900	480	9900	480
	प्रचालन लोड घटक	80%	शून्य	80%	शून्य
	प्रहस्तन दर (एमटी/दिन) और (टीईयू/दिन)	7920	480	7920	480
	कार्गो कार्य दिवस	101	101	101	101
	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता (मीट्रिक टन प्रति वर्ष)	799920	-	799920	-
	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता (टीईयू प्रति वर्ष)	-	48480	-	48480
	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता (मीट्रिक टन प्रति वर्ष) (पूर्णकित)	800000	-	800000	-
	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता (टीईयू प्रति वर्ष) (पूर्णकित)	-	45000	-	48480

**रु. लाख में**

ख	पूँजीगत लागत			कार्गो	कंटेनर
(i)	ईंधन लागत	2855.25		2805.90	2805.90
	[केओपीटी: - (2.82 मिलियन यूरो @ 81रु प्रति यूरो) + सीमा शुल्क @ 25%] [प्राधिकरण: - (2.82 मिलियन यूरो @ 79.60रु प्रति यूरो) + सीमा शुल्क @ 25%]				
(ii)	फ्लोटिंग बार्ज	2204.00		2204.00	2204.00
(iii)	टग	1102.50		1102.50	1102.50
(iv)	लोडर	84.00		84.00	0.00
(iv)	विविध पूंजीगत लागत @ 5%	312.29		309.82	309.82
	कुल	6558.04		6506.22	6422.22
ग	प्रचालन लागत	कार्गो	कंटेनर	कार्गो	कंटेनर
(i)	ईंधन लागत				
	फ्लोटिंग क्रेन	298.99	298.99	321.99	321.99
	केओपीटी - 95 लीटर/घंटा x 4918 घंटे x 64 रु. प्रति लीटर प्राधिकरण - 96 लीटर/घंटा x 4918 घंटे x 68.20 रु. प्रति लीटर				
	टग	206.86	206.86	217.04	217.04
	केओपीटी- [(150 लीटर प्रति घंटा x 100 घंटे खिंचाई प्रति माह)+(16 सहायता के दौरान 16 लीटर प्रति घंटा x 24 घंटा x 30 दिन प्रति माह)] x 12 माह x 64 रु. प्रति लीटर प्राधिकरण - [(150 लीटर प्रति घंटा x 100 घंटे खिंचाई प्रति माह)+(16 सहायता के दौरान 16 लीटर प्रति घंटा x 24 घंटा x 30 दिन प्रति माह)] x 12 माह x 68.20 रु. प्रति लीटर				
	लोडर (कंटेनर प्रहसूतन के लिए नहीं)	19.50	0.00	20.46	0.00
	केओपीटी - 20 लीटर/घंटा x 1500 घंटे x 64 रु. प्रति लीटर प्राधिकरण - 20 लीटर/घंटा x 1500 घंटे x 68.20 रु. प्रति लीटर)				
	डीजी सैट	34.16	34.16	35.85	35.85
	केओपीटी - 6 लीटर/घंटे x 24 घंटे x 365 दिन x 64 प्रति लीटर प्राधिकरण - 6 लीटर/घंटे x 24 घंटे x 365 दिन x 68.20 प्रति लीटर)				
(ii)	बीमा ( क्रेन, टग और बार्ज की पूंजीगत लागत का 1%)	61.62	61.62	61.12	61.12
(iii)	मरम्मत और अनुरक्षण ( क्रेन, 7.5% टग और 5% बार्ज की पूंजीगत लागत का 6%)	368.40	364.21	365.44	361.24
(iv)	मूल्यहास (क्रेन, टग, लोडर और बार्ज पूंजी लागत का 10%)	624.58	616.18	619.64	611.24
(v)	विविध लागत (चालक दल व तकनीकी प्रबंधन लागत, चालक दल के	403.50	403.50	403.50	403.50

	14 सदस्यों का वेतन, लांच का किराया व ईंधन लागत, तथा तट स्थापना व्ययों की लागत)				
	<b>कुल</b>	<b>2017.62</b>	<b>1985.52</b>	<b>2045.04</b>	<b>2011.98</b>
<b>घ</b>	<b>नियोजित पूंजी लागत पर प्रतिलाभ @ 16%</b>	<b>1049.29</b>		<b>1041.00</b>	<b>1027.56</b>
<b>ङ</b>	<b>वार्षिक राजस्व मांग</b>				
		<b>कार्गो</b>	<b>कंटेनर</b>	<b>कार्गो</b>	<b>कंटेनर</b>
	प्रचालन लागत	2017.62	1985.52	2045.04	2011.98
	नियोजित पूंजी की दर	1049.29	1049.29	1041.00	1027.56
		<b>3066.91</b>	<b>3034.81</b>	<b>3086.04</b>	<b>3039.54</b>
<b>च</b>	<b>प्रहस्तन दर</b>	<b>191.68</b>	<b>3407.68</b>	<b>192.88</b>	<b>3134.84</b>
		(रु. प्रति टन)	(रु. प्रति टीईयू)	(रु. प्रति टन)	(रु. प्रति टीईयू)
<b>ज</b>	<b>प्रहस्तन दर प्रति टन/ विदेशी कार्गो/ तटीय कार्गो/ कंटेनर</b>				
<b>विदेशी</b>	<b>निर्धारित नहीं</b>		<b>निर्धारित नहीं</b>	<b>219.18</b>	<b>3562.31</b>
				(रु. प्रति टन)	(रु. प्रति टीईयू)
<b>तटीय</b>	<b>निर्धारित नहीं</b>		<b>निर्धारित नहीं</b>	<b>131.51</b>	<b>2137.39</b>
				(रु. प्रति टन)	(रु. प्रति टीईयू)

## अनुलग्नक - I (ख)

प्राधिकरण के अनुसार (शुष्क बल्क कार्गो)								
	टनभार	विदेशी @ 70%	तटीय @ 30%	प्रहस्तन दर	कार्गो कार्य दिवस	राजस्व मांग	विदेशी दर प्रति टन	तटीय दर प्रति टन
शुष्क बल्क	800000	560000	240000	7920	101	3086.04	219.18	131.51
	<b>800000</b>	<b>560000</b>	<b>240000</b>		<b>101</b>	<b>3086.04</b>		



प्राधिकरण के अनुसार (कंटेनर)								
	टीईयू	विदेशी @ 70%	तटीय @ 30%	प्रहस्तन दर	कार्गो कार्य दिवस	राजस्व मांग	विदेशी दर प्रति टन	तटीय दर प्रति टन
कंटेनर	48480	33936	14544	480	101	3039.54	3562.31	2137.39
	<b>0</b>	<b>33936</b>	<b>14544</b>		<b>101</b>	<b>3039.54</b>		

### Tariff Authority for Major Ports

#### NOTIFICATION

Mumbai, the 10th December 2019

**No. TAMP/22/2019-KOPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for setting up of a floating crane at Diamond Harbour and other deep water anchorages within the limits of KOPT for lighterage/ topping of cargo including containers, for a period of 15 years, as in the Order appended hereto.

### Tariff Authority for Major Ports

#### Case No. TAMP/22/2019-KOPT

Kolkata Port Trust

...  
**QUORUM**

Applicant

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

#### **ORDER**

(Passed on this 29<sup>th</sup> day of November 2019)

This case relates to a proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for setting up of a floating crane at Diamond Harbour and other deep water anchorages within the limits of KOPT for lighterage/ topping of cargo including containers, for a period of 15 years.

2. The submissions made by KOPT under cover of its letter no. Fin/14/B dated 12 April 2019 are as follows:

- (i). In order to overcome the limitations in draft of the riverine KOPT, visiting ships are encouraged to undertake lighterage/ topping up of cargo operation midstream in the available deep water anchorages. Presently, two floating cranes are in operation at Sagar/ Sandheads for such purpose. Similar lighterage/ topping up operations of cargo including containers are also carried out at Diamond Harbor Anchorage but the same are undertaken only by geared vessels with own cranes and their output is limited.
- (ii). In order to augment the capacity of the existing three anchorages at Diamond Harbor and also to allow lighterage/ topping up of cargo operation by gearless vessels, it has been proposed to set up one floating crane facility at Diamond Harbour for transfer of cargo including containers between mother vessel and barges/ daughter vessels.
- (iii). After identifying a suitable party through open tender, a licence will be issued for a period of 15 years for operation of the system.

- (iv). The licensee is required to install/ commission a suitable crane mounted on a dumb barge and assisted by a tug for its maneuver. The licensee will be allowed to collect charges directly from the ship/ agents/ importers/ exporters, at or below the rates prescribed by TAMP. The licensee will share a part of revenue with the KOPT.
- (v). The KOPT is not required to make any investment. The license will be granted to the bidder offering maximum revenue share to the KOPT.
- (vi). Setting up of the floating crane facility will reduce the TRT of vessel and in turn would augment the capacity of existing deep draft anchorages without any financial out go from the KOPT.
- (vii). The licensee shall supply, install and commission minimum number of equipment / craft as follows:

Equipment	Number to be deployed including specification	Primary operations to be performed	Other details
Floating crane	A dumb barge with a crane mounted on the deck of minimum 35MT SWL (safe working load) with 36m outreach, capable of handling vessels upto 32.2m beam	Transfer of cargo between the Mother vessel and daughter vessels/ barge	The floating cranes comprising the crane, dumb barge and other associated facilities shall be new
TUG	1 no tug with atleast 25T Bollard Pull	For movement of the floating crane, berthing / unberthing alongside / from the vessels/ barges	The Tug shall be new and have all required certificates from the authorities for the designated works
Grabs	25 cbm – 2 nos.	To facilitate cargo handling operations	New Grabs to be fitted
Launch	1 no	For transportation of men and material from work location to shore and back	The launch may be old but shall have all required certificates from the authorities for the designated works
Front end Loader	3 cbm capacity	To be utilized inside hatches for aggregation / trimming of cargo during cargo transfer operation.	
Floating fenders	3 nos. of adequate size	To be utilized between the floating crane and the vessels / barges during berthing / unberthing	
Spreader	2 nos.	To be utilized for container handling	
Generator	1.2 MVA	For power generation	

- (viii). The proposed facility includes the following:
- (a). A Floating Crane of 35 metric ton capacity with 36 meters out-reach with grab capacity of 25 cbm.
- (b). A Dumb Barge of size 50mx20mx2.5m with the above crane mounted on the deck with Genset of 1.2 MVA.
- (c). A Front End Loader with 3 CBM bucket capacity of aggregation of cargo inside the hatch.
- (d). 1 No. of 25 ton Bollard Pull Tug for maneuvering and making fast the floating crane. The tug will be provided on charter hire basis.
- (e). 1 set of Floating Fender to be utilized between the Floating Crane and the vessel.

- (f). A suitable launch to be provided for to and fro transportation of men and material between shore and the location of operation of floating crane. The launch will be provided on charter hire basis.
- (g). Two grabs of 25 cbm with spreader to facilitate cargo operation.
- (ix). The Floating crane will be berthed alongside the Mother vessel with the help of the Tug. The barge will be made fast alongside the Floating Crane. The cargo between the Mother vessel and the Barge will be transferred by the Floating Cranes.
- (x). There are no guidelines/ norms prescribed for assessment of Optimum Capacity, Capital and Operating and Maintenance (O&M) Cost etc. in respect of Floating Crane facilities proposed to be created by KOPT. However, the guidelines issued by TAMP in 2008 for fixing up upfront tariff for PPP project has been taken into account to the extent relevant. However, the Capital Cost as well as O&M Cost has been assessed based on calculation received from firms.
- (xi). The project has been designed on the basis of the following parameters:-

(a). **Optimal Capacity**

Sl. No.	Description	Bulk	Container
i.	Crane considered: CBG 360 crane, Grab Capacity: 25CBM with 22 cycles per hour		
ii.	Maximum Handling Rate per hour (25cbm grab*0.9*22 cycles per hour)	495 tons/hr	24 TEUs /hr
iii.	Maximum Handling Rate per day [( ii) * 20hrs]	9900 tons/day	480 TEUs/day
iv.	Operating Load factor	80%	
v.	Handling of Dry Bulk Cargo per day	7920 tons /day	480 TEUs/day
vi.	Total cargo/container working days per year (Assumption: 4 mob+4 demob of 1 day each i.e shifting the cranes from its anchor position and positioning alongside vessel @ 4x2 times per month: 8 days / month i.e 96 days/year) (Utilization: 75% while alongside. Stoppages in cargo due to shifting crane between hatches / mooring-unmooring of barges/sea and swells etc. (365-96) * 0.75 = 202 days (Sharing between container and bulk 50:50)	101 days	101 days
vii.	Individual cargo capacity	800000 tons	45000 TEUs

Assumptions:

- i). The total no of working days will be 202 days and will be allocated in the ratio of 1:1 between bulk cargo handling and container handling.
- ii). This facility will be used to handle foreign cargo.

(b). **Capital Cost**

The estimated total capital cost of the project is ` .6558.04 Lakhs.

Detailed breakup of cost of floating crane including dumb barge, crane, frontend loader and floating fender etc. are as given below:

Sr. no.	Equipment to be used	Reasons
1.	Cost of Dumb Barge and 1.2MVA generator	As per the cost indicated by M/s Netincon Marketing Pvt Ltd in respect of a new Dumb Barge including the cost of mounting the crane on the top of the deck and standby Generator set. The rate is also inclusive of all taxes and duties.
2.	Cost of Crane	As per the cost indicated by M/s Netincon Marketing Pvt Ltd in respect of a crane with 35 ton SWL at 36 meter out-reach with 2 grab of capacity 25 CBM and spreader. The rate has duly converted into Indian rupees by means of conversion factor. The rate includes the taxes and duties.
3.	Cost of Loader	As per the cost indicated by M/s Netincone Marketing Pvt Ltd which includes taxes and duties.

Capital Cost as calculated by Netincon Marketing Pvt Ltd		
		₹. in lakhs
i.	Cost of CBG 360 crane including 2 nos. Grabs and Spreader (Euro 2820000*81)	2284.20
ii.	Custom Duty @ 25% of HMC	571.05
iii.	Cost of Floating Barge Plus 1.2 MVA generator – ₹. 21 crore plus GST@ 5%	2204.00
iv.	Cost of tug (25T) – ₹. 10.5 Crore plus GST @ 5%	1102.50
v.	Cost of Loader	84.00
	CAPEX	<b>6245.75</b>
vi.	Mobilization Cost plus Misc. Cost @ 5% of Capex	312.29
	<b>Gross Capex</b>	<b>6558.04</b>

The detailed working of Capital Estimates in the form of rate analysis, budgetary quotations of Netincon Marketing Pvt Ltd is furnished by KOPT.

(c). **Operating and Maintenance Cost:**

<b>Fuel</b>	<b>1. Tug Operation:</b> 150 liters per hour and stand-by -16 liters per hour (100 hours towing a month)	As per the cost indicated by M/s Netincon Marketing Pvt Ltd
	<b>2. Crane Operation:</b> 95 liter per hour per crane when the crane is in operation (operation of main engine)	As per the cost indicated by M/s Netincon Marketing Pvt Ltd
	<b>3. Loader operation:</b> 20 liter per hour when in operation (Assuming 1500 hrs/year) In case of container no loader operation.	As per the cost indicated by M/s Netincon Marketing Pvt Ltd
	<b>4. Domestic DG set:</b> 6 liter per hour.	As per the cost indicated by M/s Netincon Marketing Pvt Ltd
<b>Repair and Maintenance</b>	7.5% of Capital Cost for crane and Tug 5.0% of Capital Cost for deck barge	As per the cost indicated by M/s Netincon Marketing Pvt Ltd
<b>Insurance</b>	1% of Capital Cost	As per the cost indicated by M/s Netincon Marketing Pvt Ltd
<b>Depreciation</b>	10% of Capital Cost	As per the cost indicated by M/s Netincon Marketing Pvt Ltd
<b>Other Expenses</b>	5% of Capital Cost	As per the cost indicated by M/s Netincon Marketing Pvt Ltd

**Estimation of Operating Cost**

₹. in lakhs

Operating Cost as calculated by Netincon Marketing Pvt Ltd			
		<b>Bulk</b>	<b>Container</b>
<b>A</b>	<b>Crane Operating Cost</b>		
i.	Fuel (95 ltr per hr.x ₹. 64 per ltr x no of hrs)	298.99	298.99
ii.	Maintenance & Repair (7.5% of Equipment Cost)	171.32	171.32
iii.	Insurance (1% on Capital Cost)	28.55	28.55
iv.	Depreciation (10% of Capital Cost)	285.53	285.53
	<b>Total (A)</b>	<b>784.39</b>	<b>784.39</b>
<b>B</b>	<b>Tug Operating Cost</b>		
i.	Fuel (Towing – 150 ltr per hr & Stand –by – 16ltr per hr) (100hrs. Towing a month) - (150*100+16*24*30)*12*64	206.86	2016.86
ii.	Maintenance & Repair (7.5% of Equipment Cost)	82.69	82.69
iii.	Insurance (1% on Capital Cost)	11.03	11.03
iv.	Depreciation (10% of Capital Cost)	110.25	110.25
v	Crew Manning & Technical Management expenses (₹. 12 lakh/ month)	144.00	144.00
	<b>Total (B)</b>	<b>554.83</b>	<b>554.83</b>
<b>C</b>	<b>Deck Barge Operating Cost</b>		
i.	Fuel – domestic DG set	34.16	34.16

	(6 ltr per hr * 64 per lit * 24 * 365)		
ii.	Fuel - Loader (assuming 1500 hrs/yr) (20 ltr per hr * 34 per ltr * 1500) (in case of container no loader operation)	19.50	0.00
iii.	Maintenance & Repair (5% of Equipment Cost)	114.40	110.20
iv.	Insurance (1% on Capital Cost)	22.04	22.04
v.	Depreciation (10% of Capital Cost)	228.80	220.40
vi.	Crew Salary & Victualing (14 persons – Master-1, Operators-4, Loader Operator-2, Technicians-4, Electrician-1, Cook-1)	108.00	108.00
vii.	Rent and Fuel of Lunch (.5 lakhs/month)	60.00	60.00
viii.	Shore Establishment @ 6 Lakhs/month/operating Expenses of speed boat (fortnightly) Fuel expenses – ₹. 75000 per round trip)	91.50	91.50
	<b>Total (C)</b>	<b>678.40</b>	<b>646.30</b>
	<b>Total Operating Cost (A + B + C)</b>	<b>2017.62</b>	<b>1985.52</b>

**Notes:**

1. Depreciation is calculated under straight line method as per the depreciation rate prescribed in the Companies Act and following the TAMP guidelines.
2. Computation of Lease Rental as per the prevailing rates giving reference to the unit rates prescribed in the existing SOR is not applicable.
3. Recent copy of bill to substantiate unit rate of power are not attached as it is not applicable as all the equipments considered are fuel driven.

(d). **Estimation of Annual Revenue Requirements**

₹. in lakhs

		<b>Bulk</b>	<b>Container</b>
i.	Total Operating Cost	2017.62	1985.52
ii.	Return on Capital Employed	1049.29	1049.29
		<b>3066.91</b>	<b>3034.81</b>
	<b>Cost per MT/TEU</b>		
i.	Capacity	800000	45000
ii.	Cost per MT/TEU	191.68	3407.68

For Berthing of Mother Vessels is not applicable.

3.1. The KOPT was requested vide our letter dated 18 April 2019 and subsequent reminder dated 22 May 2019 to clarify/ furnish the following:

- (i). To confirm whether KOPT's proposal is for fixation of Reference tariff for the project under reference, which would be indicated upfront in the bidding documents.
- (ii). To furnish the copy of the Board Resolution approving the proposal in reference and draft Scale of Rates and conditionalities governing the proposed levy.
- (iii). To furnish the list of shortlisted bidders and to furnish the names of the relevant users/ user organizations or prospective bidders alongwith their complete contact details.

3.2. In this regard, the KOPT vide its letter dated 20 June 2019 has confirmed that instant proposal is for fixation of Reference Tariff for the project under reference which would be indicated upfront in the bidding document. Vide the said letter, the KOPT has also furnished the Board Resolution approving the proposal in reference vide its resolution no. A/11/KDS/MRN/3/05/2019 dated 30.05.2019 and the list of short listed bidders' alongwith its contact details, except draft scale of rates alongwith Conditionalities governing the proposed levy.

3.3. Therefore, the KOPT was again requested vide our letter dated 25 June 2019 to furnish draft SOR. In response to our letter dated 25 June 2019, the KOPT vide its email dated 8 July 2019 has submitted draft scale of rates alongwith Conditionalities governing the proposed levy. The KOPT has taken about 3 months from its initial letter in April 2019 to give a complete proposal. The proposed Scale of Rates (SOR) alongwith the conditionalities for the said project, as furnished by KOPT are as follows:

- (i). Cargo Transfer charges by Floating Crane:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in ₹
(i).	Bulk Cargo	Per Metric Tonne	191.68
(ii).	Containers	Per TEU	3407.68

**Note:**

- (i). The charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo container from the mother vessel and transfer of the same to a vessel/ Barge directly in case of import or vice versa in case of export, including stevedoring & all other allied services. The charge will be applicable for the floating crane operation in the location of setting up of floating crane facility as well as any other deep drafted area within KOPT limit and shall be applicable on the quantity unloaded/ loaded by use of the Floating Crane, as determined through the Draft Survey Report. In case of handling of containers the no. of containers in TEUs will be taken.
- (ii). The anchorage charge for vessels as well as wharfage and other levies applicable for handling cargo at the Anchorages shall be paid by the Vessel owner/ cargo interest separately to Kolkata Port Trust, as per Scale of Rates of KOPT time being in force.
- (ii). The KOPT has also proposed Performance linked tariff as given below:

The prescribed rate is the base rate for achieving minimum level of cargo transfer rate of 7920 tonnes per day to be computed as per the formula provided in the Licence Agreement. For container handling, the prescribed rate is the base rate for achieving minimum level of container transfer rate of 480 TEUs per day to be computed as per the formula provided in the Licence Agreement.

The productivity wise slab rates shall be as follows:

- (a). **For Bulk cargo**

Performance Standard in tons	Rate in ₹. Per MT
8501-9000	201.26
7921-8500	196.47
7920	191.68
7919-7500	186.89
7499-7000	182.10

- (b). **For Container**

Performance Standard in TEUs	Rate in ₹. Per TEU
601-700	3578.06
481-600	3492.87
480	3407.68
479-301	3322.49
300-200	3237.30

**Note:**

- (i). The above rates are for handling foreign cargo. Coastal rates, if required to be levied, will be 60% of the above rates.
- (ii). To calculate the ceiling rates for Performance below 7920 tonnes (for Bulk Cargo) and 480 TEUs (for containers) per WWD as shown above, the base rate was reduced by 2.5% for first five hundred tonnes and for the 2<sup>nd</sup> five hundred tonnes the rate was reduced by 5% of the base rate and for containers the base rate has been reduced by 2.5% for the first one hundred TEUs and the 2<sup>nd</sup> one hundred TEUs the rate was reduced by 5% of the base rate. Likewise performance below 7000 tonnes (for bulk cargo) and 200 TEUs (for container) per WWD shall be calculated by reducing the base rate accordingly. The same methodology shall also be adopted to calculate the

incremental ceiling rate beyond 7920 tonnes (for Bulk Cargo) and 480 TEUs (for containers) per WWD and in such case the base rate is increased by 2.5% for first five hundred tonnes, 5% for 2<sup>nd</sup> five hundred tonnes over the base rate and for Containers the base rate is to be increased by 2.5% for first one hundred TEUs and for the 2<sup>nd</sup> one hundred TEUs the rate is to be increased by 5% of the base rate. The same methodology shall be adopted to calculate the rate beyond 9000 tonnes (for bulk cargo) and 700 TEUs (for Containers) per WWD.

The Cargo Transfer Rate shall be computed on WWD basis as per the following formula:

$$\frac{\text{Total cargo / container transferred between mother vessel and the barges/Daughter vessels} \times 24}{\text{Cargo transfer time in hours}}$$

- (iii). Immediately after completion of cargo / container transfer operations, and before the sailing of the Mother Vessel (OGV) from the Transfer Point, Statement of Facts shall be made out duly signed by Master of the Mother Vessel (OGV) and the authorized representatives of the Licensee's Floating Crane and Barge / Daughter Vessel and shall be distributed at the transfer point amongst the following concerns:

- a) Master of the vessel / agents of the vessel.
- b) Representative of Licensee
- c) Representative of the barge / daughter vessel.
- d) The consignee / consigner, if so desires, may also depute their agents / representatives for signing of the SOF.

The Cargo Transfer Time for the purpose of assessment of performance standard of the Floating Crane arrangement to fulfil the provisions of the Scale of Rates of the Floating Crane Charges shall be strictly calculated on the basis of SOF duly signed by the above said parties.

- (iv). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2019 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (v). The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of fifteen years, subject to indexation, as explained above.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the KOPT proposal dated 12 April 2019 and draft SOR alongwith the conditionalities as furnished by KOPT vide its letter dated 8 July 2019 was forwarded to the concerned users/ user organizations as suggested by KOPT for their comments. Some of the user organization have furnished their comments. The said comments were forwarded to KOPT as feedback information. The KOPT vide its letters dated 14 August 2019 and 10 October 2019 has responded.

5. A joint hearing on the case in reference was held on 28 August 2019 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief Power Point presentation of the proposal. The KOPT and other users/ user organizations have made their submissions at the joint hearing,

6.1. Based on preliminary scrutiny of the proposal, additional information /clarification was sought from KOPT vide our letter dated 20 August 2019. The KOPT has responded vide its letter dated 30 August 2019. The information/ clarification sought and response of KOPT thereon are tabulated below:

Sr. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply of KOPT
A.	General	
(i).	The Authority vide the Order no. TAMP/6/2016-KOPT dated 30 March 2016 relating to fixation of tariff for transfer of cargo between Mother Vessel and Daughter Vessel/ barges at Sagar and other deep draft locations within the limits of KOPT by Floating	

	Crane Facilities has, inter alia, approved a rate of ₹.129.33 per MT for handling Dry Bulk Cargo. As conveyed by KOPT vide its letter no. Ad/0038/Floating Crane/9334 dated 13 January 2016, the ceiling rate was to be applied commonly without reference to any individual service provider. In this regard, the KOPT to clarify the following:	
(a).	The reason for not adopting the above referred rate with applicable indexation factor for handling dry bulk cargo in the proposed project under reference and seek approval only for handling of containers by indexing the Annual Revenue Requirement (ARR) as relied upon in the above referred Order, to be clarified, considering that the operations involved in the Order of March 2016 is similar to the operations envisaged at the proposed Diamond Harbour facility.	<p>The reason for separate proposal are following:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. The rate approved by the TAMP for HDC, KOPT contained provision of Tug of 50 Ton bollard pull, whereas in this proposal, Tug of 25 Ton Bollard pull has only been envisaged. Hence, the Capital Cost and related operational cost will differ.</li> <li>2. The location of the floating crane for HDC, KOPT is at Sagar whereas in the instant case, the location can be Diamond Harbor, Sagar and Sandheads. Therefore, utilization will be less i.e. @ 55% since the same is being used at multiple location unlike HDC, KOPT case.</li> <li>3. Due to lower utilization of capacity, the rates of present case is higher and it is not restricted to Bulk Cargo only but the said facility will be there for Containers also.</li> </ol>
(b).	In the proposal under reference, the KOPT has proposed a rate of ₹.191.68 per MT for handling dry bulk cargo at Diamond Harbour. However, the users already availing the facility, governed by the tariff Order of March 2016 may be presently paying a rate of about ₹.137/- per MT (i.e. base rate of ₹.129.33 per MT being indexed with the applicable escalation factor) for handling dry bulk cargo. In such a scenario, the repercussions of having two different stark contrast rates for similar facilities within the same port, to be examined in detail.	
(ii).	In the proposal under reference, the KOPT has proposed to award Diamond Harbour Project on a PPP mode, wherein the Reference tariff would be incorporated in the Bid document. However, in respect of the Project governed by the Order of March 2016, the licensing arrangement was not contemplated on BOT (PPP) mode. The reason for deciding to have two different arrangements for similar facilities within the same port, to be explained.	This project is not a PPP project and it is going to be taken up on similar line as the project governed by the Order of March, 2016.
<b>B.</b>	<b>Capacity of the Floating Crane:</b>	
(i).	The parameters considered by KOPT in the calculation of the optimal capacity of the floating crane in respect of Bulk cargo is seen to be as per the parameters considered by the Authority in the Order no. TAMP/6/2016-KOPT dated 30 March 2016 relating to fixation of tariff for transfer of cargo between Mother Vessel and Daughter Vessel/ barges within the limits of KOPT by Floating Crane Facilities. However, in respect of the optimal capacity of the floating crane in respect of Containers, the KOPT to furnish the basis to consider the handling rate of containers at 24 TEUs per day.	In our proposal dated 12.04.2019, the Maximum Handling Rate has been envisaged at 24 TEU per hour and not 24 TEU per day. It is 480 TEUs per day.
(ii).	It is seen that the floating crane is envisaged to be utilized for 101 days in respect of bulk cargo and 101 days in respect of containers, aggregating to 202 days. The said period of 202 days is reported to be based on the assumption that there will be mobilization and demobilization i.e. shifting of the crane from its anchor position and positioning of it alongside the vessel for 8 days in a month, working out to 96 days	Haldia Project is primarily at Sagar whereas in the instant proposal the floating crane will shuttle between Sagar and Diamond Harbour and also to Sandheads during fair-weather. Hence, the mobilization period will be higher.



	in a year. Thereafter, an utilization factor of 75% is considered, to arrive at 202 working days of the floating crane. The final impact of such adjustments results in the floating crane being utilized for only 55% during the year. Vide Order dated 30 March 2016, the KOPT had considered 70% utilization factor for determination of optimal capacity for fixation of tariff for the floating crane for operation at Sagar and deep draft location at KOPT. In this context, the KOPT to clarify/ furnish the following:	
(a).	Whether mobilization and demobilization of Floating crane from its anchor position and positioning of it alongside the vessel was not relevant for operation of Floating Crane at Sagar and deep draft location at KOPT, for which tariff was fixed in March 2016.	
(b).	Justify 55% utilization factor given that 2008 Upfront tariff guidelines stipulate 70% utilization factor for calculation of optimum capacity.	
(iii).	The total no. of working days at 202 allocated in the ratio of 1:1 between handling of bulk cargo and handling of containers may be justified with actuals for the past three years.	Containers is not being handled at present. The allocation ratio has been prepared on the basis of estimates based on interaction with the trade.
(iv).	The total no. of working days at 202 considered by KOPT to be justified, given that 256 working days (365 days x 70% utilisation) was considered for fixation of tariff for the floating crane for operation at Sagar and deep draft location at KOPT vide Order of March 2016.	Due to movement of vessels at different location, the utilization of Floating crane would be less than the stipulated 70%.
(v).	There appears to be a typographical error in the calculation of optimal capacity of the floating crane in respect of Bulk cargo. Considering the handling rate of bulk cargo at 7920 tonnes per day and the 101 working days during the year as considered by KOPT, the individual cargo capacity of bulk cargo works out to about 8 lakh tonnes per annum and not 80 lakh tonnes, as indicated by KOPT in the proposal.	Agreed.
(vi).	The KOPT has considered deployment of one no. of Floating Crane on the Dumb Barge. In this context, the KOPT to clarify whether it is technically feasible to deploy more number of cranes on the Dumb barge, thereby possibly leading to achieving higher productivity by the Floating Crane.	The deployment of Crane will only be one per Barge and not more than that.
<b>C.</b>	<b>Capital cost:</b>	
i.	The cost of dumb barge plus generator has been proposed by the KOPT at ₹. 22.04 crores. However, in the Order of March 2016, the cost of Dumb barge and generator was considered at ₹.11 crores. The doubling of the cost of dumb barge to be justified.	The rate has been taken from the quotation of the prospective bidders. Two of the bidders are already at the Sagar.
ii.	At Page no. 4 of the proposal, the KOPT has stated that 1 No. of 25 tonne Bollard Pull Tug will be provided on charter hire basis. However, at Page no. 8 of the proposal, the cost of 25 tonne Tug has been captured in the calculation of capital cost. If the Tug is envisaged to be hired, the capital cost should not be considered and consequently, the hire cost of tug should be factored in the estimates of the operating cost. The KOPT is to carry out necessary changes, in line with its plan of buying/ hiring of Tug, as the case may be.	The Tug is proposed to be procured and operated by the bidders instead of Charter Hire. The statement made in the page 4 is an inadvertent error and the same may be ignored. The necessary capital cost and operating cost had already been factored in. Here, the proposal has been considered for procurement but in case of hiring also the cost will remain more or less same.
iii.	1 set of Floating fender has been envisaged for the	The cost of Fender had been included in the Capex cost of

	Project, to be utilized between Floating crane and vessel. However, neither capital cost of the Fender has been captured in the capital cost estimation, nor the hire cost of Fender has been factored in the operating cost estimation. The KOPT is to consider the requisite cost, in line with its plan of buying/hiring of Fenders.	Tug.
iv.	The estimated capital cost of equipment to be adjusted with input tax credit on the GST payable on the purchase of equipment.	No such adjustment had been envisaged in the instant case. This would depend upon the bidder. At KOPT, we don't take GST Credit on Capital Goods.
<b>D.</b>	<b>Operating cost:</b>	
i.	Based on the changes as proposed in the capital cost as stated above, the estimation of the operating cost in respect of the above referred equipment, to be modified suitably.	As already stated, no hiring of Tug is being done. So, no change is envisaged.
ii. (a).	The fuel cost in respect of Crane is seen to have been considered for about 4918 hours per annum each in respect of Bulk cargo as well as Containers. The basis for the same to be explained.	202 days x 22 hours + balance is idling hours which makes 4918 hours.
(b).	KOPT to clarify why 6132 hours should not be considered, as considered in the Order of March 2016.	It has been envisaged that the operation time of the crane would be 202 days only and not 365 days because the balance time may involve mobilization of crane at different places.
(c).	KOPT to clarify whether the fuel cost considered is in respect of main engine. If so, the reasons for not considering fuel cost for auxiliary engine when the main engine is not in operation to be clarified.	No auxiliary engine is being contemplated.
iii.	While estimating the maintenance & repair cost, insurance cost and depreciation in respect of Crane, the KOPT is seen to have considered only the base cost of crane. The customs duty @ 25% which will be capitalised to the cost of crane, is seen to have not been considered by KOPT while estimating the various operating cost components. The reason for the same to be explained.	Since the same had been considered on the basis of budgetary offers of three prospective bidders and out of them, two are working of HDC, KOPT, so they have considered on the equipment cost only and not on the Capital cost including Custom Duty.
iv.	With regard to operating cost for Tug: The KOPT had considered 3060 hours (12 hours x 255 days) vide Order dated 30 March 2016, in respect of estimation of operating cost for the Tug, The reason for adopting a different methodology for estimation of fuel cost now, to be explained. The basis for the following to be furnished: (i). 100 hours of towing per month considered in the estimation of fuel cost. (ii). 16 litres per hour for standby considered in the estimation of fuel cost. Crew manning and Technical Management expenses at ₹.12 lakhs per month to be justified. No such expense was considered in the Order of March 2016.	Since the same had been considered on the basis of budgetary offers of three prospective bidders and out of them, two are working of HDC, KOPT, so they have considered on their actual working. Moreover, both projects are not identical and the working are different.
v.	In respect of estimation of operating cost for the Deck Barge, the basis for the following to be furnished:	Since the same had been considered on the basis of budgetary offers of three prospective bidders and out of them, two are working of HDS, KOPT, so they have considered on their actual working. Moreover, both projects are not identical and the working are different.
(a).	(i). 6 litres per hour for DG set in the estimation of fuel cost. (ii). When the capacity for floating crane is considered for 202 days, consideration of 365 days for estimation of fuel cost needs justification.	
(b).	1500 hours per annum incase of Front end Loaders, has been considered in the estimation of fuel cost. The reason for not considering 1533 hours, as	

	considered in the Order of March 2016 to be clarified.	
(c).	Crew manning and Victualling expenses at ₹.9 lakhs per month, in respect of 14 persons. [Total persons work out to only 13]	
(vi).	The basis to consider Rent and Fuel cost of Launch at ₹.5 lakhs per month to be explained. The total Launch hire charges for 255 days at 3 hours per day worked out only to ₹.10.60 lakhs in the Order of March 2016.	
(vii).	(a). The basis to consider Shore Establishment expenses at ₹.6 lakhs per month to be explained. (b). The need for Shore Establishment to be justified. No such Shore Establishment was considered in the Order of March 2016.	
(viii).	The basis for considering fuel expenses for a speed boat at ₹.75000/- per round trip to be explained with workings.	
(ix).	The basis to consider Repairs and Maintenance cost at 7.5% of the capital cost of Crane, Tug and Barge to be justified, when Repairs and Maintenance cost was estimated at 5% in the Order of March 2016.	
(x).	The KOPT to confirm that the depreciation rate of 10% considered by KOPT across all equipment, is as per the Companies Act, 2013.	Depreciation has been considered as per TAMP Guidelines and the same had been followed in the Order of March, 2016. Moreover, the Companies Act, 2013 is not applicable for Major Ports.

6.2. Since the information furnished by KOPT, as brought out above, did not pointedly address the issues raised by us, nor did KOPT furnish the information sought by us, the KOPT was requested vide letter dated 04 September 2019 to furnish the requisite information/ clarification. After a reminder dated 26 September 2019, the KOPT has responded vide its letter dated 10 October 2019. The information sought and the response of KOPT thereon, are tabulated below:

Sr. no.	Information/ Clarification sought by us	Reply of KOPT
(i).	In the proposal under reference, the KOPT has proposed a rate of ₹ 191.68 per MT for handling dry bulk cargo at Diamond Harbour. However, the users already availing the facility, governed by the tariff Order of March 2016 may be presently paying a rate of about ₹ 137/- per MT (i.e. base rate of ₹ 129.33 per MT being indexed with the applicable escalation factor) for handling dry bulk cargo. In such a scenario, the KOPT was requested to examine in detail the repercussions of having two different stark contrast rates for similar facilities within the same port. The KOPT has not responded to the said point.	The rate of ₹. 137/- per M.T. for handling of dry bulk cargo was arrived as per the Order of TAMP in March, 2016. The present tariff is likely to commence in 2020 and therefore, it may not be appropriate to apply the same rate. Since the existing rate is lower, the trade will prefer to utilize the services of existing cranes first and only after their utilization is saturated, they would fall back on the new cranes at the higher rate. Presently, ships have to suffer demurrage when both the existing cranes remain engaged and not available. It is further to point out that the new crane is expected to be mostly utilized at Diamond Harbour which is 72 Km towards Kolkata as compared to Sagar where the existing cranes are primarily deployed. This would provide an advantage to trade in terms of barge cost. Further, that the new crane is also expected to handle container. In consideration of the above, no repercussion is expected by operating the cranes at two different rates.
(ii).	The Port had earlier stated that in the proposal under reference, the KOPT has proposed to award Diamond Harbour Project on a PPP mode, wherein the Reference tariff would be incorporated in the Bid document. However, now, while furnishing additional information and clarification, the KOPT has stated that the project is not a PPP project.  In cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession	Explained above.  (Reply not found relevant.)

	<p>agreement, Clauses 8.1 and 8.2 of the Tariff Policy, 2018, require the Authority to fix ceiling rates for such services at the concerned ports without reference to individual service provider, based on a proposal to be received from the Port.</p> <p>In such a scenario, the Scale of Rates of KOPT, will have two different schedules prescribing two different ceiling rates for handling of cargo by Floating Crane at KOPT, the implications of which has to be examined by KOPT.</p>	
(iii).	In spite of a specific request, the KOPT has not furnished the basis to consider the handling rate of containers at 24 TEUs per hour	The proposed terms and conditions including rate of handling of containers have been based on scrutiny of quotations received from existing / prospective bidder. No further analysis is practicable.
(iv).	Though the KOPT has reported to have considered 55% utilization factor, on account of the shuttling of Floating crane between Sagar, Diamond Harbour and Sandheads, the KOPT has not explained how the said shuttling will result in only 55% utilization.	Utilization of 202 days annually have been arrived by scrutiny of the bids of the existing operator. Whereas, existing cranes are operated only at Sagar during monsoon, the new crane will operate both at Sagar and Diamond Harbour separated by a distance of 72 km. Whereas, during fair weather, existing cranes shuttles between Sagar and Sandheads, the new crane will have to shuttle between Diamond Harbour and Sandheads. In any case, existing cranes with lower tariff are expected to be first option to the trade which will reduce effective utilization of the new crane.
(v).	Though the KOPT has reported to have considered 202 working days, on account of the shuttling of Floating crane between Sagar, Diamond Harbour and Sandheads, the KOPT has not explained how the said shuttling will result in 202 working days.	In consideration of the above, utilization of 55% appears to be justified.
(vi).	With reference to seeking the basis for all components of operating cost, the KOPT has merely stated that the components of operating cost have been considered on the basis of budgetary offers of prospective bidders, who are already working at HDC, and that it is also based on their actual working. However, at the same time, the port has stated that both projects are not identical and the working are different. Thus, when the projects are not identical, it is not clear why the actuals of the other project are considered by KOPT as the basis for the subject project under reference. There is no clarity on the aspect. The basis for each and every cost component forming part of the operating costs, as sought by us vide our letter of even number dated 20 August 2019, may be furnished.	We have relied upon the offers received from the existing and prospective operators who have quoted the cost of each component separately.
(vii).	Also, it may be recalled that the KOPT in its proposal has stated that the proposed facility will be used to handle foreign cargo. However, when Netincon Marketing Pvt Ltd. in their comments had stated that in view of increasing movement of coastal cargo and containers, it is difficult to restrict the use of the Floating Crane for handling Foreign cargo and the containers only and had thus, requested the port to consider calculation of tariff by considering 70% Foreign cargo / Containers and 30% Coastal cargo / Containers, the port in its comments had agreed to the same and has also stated that the calculations may undergo change. However, the port has not furnished any revised workings to modify the tariff as applicable for coastal cargo/container and foreign cargo/container incorporating the ratio of foreign and coastal at 70:30.	70:30 ratio has been accepted based on practical handling of the existing operators over the last few years and there is no means to ascertain the exact ratio that may be prevalent in future after the new crane is commissioned.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). With a view to overcome the limitations in draft at Kolkata Port Trust (KOPT), the KOPT has been encouraging the ships to undertake lighterage/ topping up of cargo operation in the deep water anchorages of the port, with the help of Floating Cranes at Sagar. However, since the capacity of existing two cranes is inadequate and also since a large number of ships are still compelled to use its own inefficient gears or await availability of cranes, the port has felt the need to mobilise atleast one more floating crane to handle bulk and containers, particularly at Diamond Harbour.
- (ii). In this connection, the KOPT has reportedly decided to engage a Service Provider by way of granting authorization under a license for a period of 15 years.

In cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, Clause 8.1 and 8.2 of the Tariff Policy, 2018, requires this Authority to fix ceiling rates for such services at the concerned ports without reference to individual service provider. For this purpose, proposals for regulating these charges should be initiated by the concerned Major Port Trust and the tariff so fixed, will not undergo a change whether the port itself provides this service or has permitted a private operator to render the services. In the case in reference, the port does not envisage rendering the service on its own and has envisaged to grant an authorization under a license to a Service Provider, other than by way of a BOT concession agreement. This case is, therefore, taken up for prescription of ceiling rates for the Floating Crane to be deployed at KOPT, following the provisions contained in Clause 8.1 and 8.2 of the Tariff Policy, 2018.

- (iii). As per Clause 8.2 of the Tariff Policy, 2018, in case there is no ceiling tariff prescribed in the concerned Major Port for a particular service/ facility under such arrangement, the port shall adopt the tariff prescribed for the similar service/ facility prescribed in any other Major Port Trust. If there is no tariff prescribed in any Major Port Trust or the rate prescribed is not representative for the cargo/ service/ facility envisaged, the Port Trust may file a proposal with reference to optimal capacity following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity. [with reference to the technical specification of the service/ facility/ equipment].

In this regard, it is relevant here to mention that this Authority vide its Order no. TAMP/6/2016-KOPT dated 30 March 2016 relating to fixation of tariff for transfer of cargo between Mother Vessel and Daughter Vessel/ barges at Sagar and other deep draft locations within the limits of KOPT by Floating Crane Facilities has, interalia, approved rates for handling Dry Bulk Cargo.

Though the operations involved for levy of rates as approved vide the above said Order are similar to that envisaged in the subject proposal, the KOPT is not seen to have adopted the rates approved vide the above said Order. The reasons as conveyed by the port for not adopting the rates as approved vide the Order of March 2016 are the following:

- (a). Change in the capacity of the Tug (lower capacity Tug is envisaged at the proposed facility resulting in a different capital cost and operating cost of the Tug).
- (b). Lower utilization of the floating crane under the subject proposal as the said floating crane is envisaged to be moved between Diamond Harbor, Sagar and Sandheads, whereas the Floating Crane deployed for which tariff was fixed vide the Order of March 2016 was generally to be deployed at one location only.
- (c). The new crane is also expected to handle containers as well as bulk cargo, whereas rate for handling only bulk cargo have been approved in the March 2016 Order. No rate for handling containers has been approved in the March Order.

- (d). The port has stated that the new crane is expected to be mostly utilized at Diamond Harbour which is 72 Kms. towards Kolkata as compared to Sagar where the existing cranes are primarily deployed, thereby giving an advantage to trade in terms of barge cost.

Thus, the KOPT has categorically stated that no repercussion is expected by the port on account of operating two different cranes at two different rates. The judgment of the port in this regard is relied upon.

- (iv). The KOPT had filed its initial proposal in April 2019. Subsequently, only after about 3 months, a complete proposal was received from KOPT in July 2019. The additional information and clarification have been furnished by KOPT in August 2019 and October 2019. The proposal of April 2019 along with the information/ clarification furnished by the port during the proceedings of the case in reference, has been considered in this analysis.

- (v). Optimal Capacity of the Floating Crane:

- (a). KOPT has assessed the optimal capacity of the floating crane at 8 lakh tonnes per annum in respect of dry bulk cargo and 45000 TEUs in respect of containers.
- (b). By considering the handling rate of dry bulk cargo at 495 tonnes per hour with a load factor of 80% and based on 20 operating hours per crane per day, the KOPT has arrived at the handling rate of dry bulk cargo at 7920 tonnes per day. The said handling rate is seen to be as per the handling rate for handling dry bulk cargo for floating crane as considered in the Order no. TAMP/6/2016-KOPT dated 30 March 2016, and hence is considered in the analysis.
- (c). By considering the handling rate of containers at 24 TEUs per hour and based on 20 operating hours per crane per day, the KOPT has arrived at the handling rate of containers at 480 TEUs per day.

As regards, handling rate of containers at 24 TEUs per hour, inspite of a specific request, the KOPT has not furnished the basis for the same. In this connection, reference is drawn to the norms prescribed in the Upfront tariff guidelines of 2008 for a container terminal, where the handling rate of containers is prescribed at 25 moves per hour. When handling by a Quay crane in a container terminal considers a handling rate of 25 TEUs per hour, consideration of 24 TEUs per hour as the handling rate by a Floating Crane is found to be reasonable and hence, considered in the analysis.

With regard to considering the operating period of the Floating Crane at 20 hours, the KOPT in the proceedings relating to the Order of March 2016, had reported that since the mother vessels will come with part load because of draft restrictions, during the cargo transfer operations, there will be occasions when the Floating Crane will have to wait for about 4 hours for aggregation of cargo by the Pay loaders inside the hatches. Based on the above reasoning and given that none of the users/ prospective applicants have objected to the operating period of the Floating Crane at 20 hours per day considered by KOPT, the judgment of the port in this regard is relied upon.

- (d). In the calculation of the optimal capacity of the Floating Crane, the floating crane is envisaged to be utilized for 101 days in respect of dry bulk cargo and 101 days in respect of containers, thereby aggregating to 202 days per annum. The said period of 202 days is reported to be based on the assumption that there will be mobilization and demobilization i.e. shifting of the crane from its anchor position and positioning of it alongside the vessel for 8 days in a month, working out to 96 days in a year. During the shifting of the cranes, stoppage of cargo operation is envisaged. Thereafter, an utilization factor of 75% is considered, to arrive at 202 working days of the floating crane, in a year. In other words, by considering 202 working days in a year, the Floating Crane is proposed to be utilized for only 55% i.e. (202 days / 365 days). The ratio of 1:1 adopted by KOPT to allocate the 202 working days between handling of bulk cargo and handling of containers, is reported to be estimated based on the interaction with the trade.

Based on the reasoning furnished by the KOPT and since none of the users/ prospective bidders have objected to the 202 workings days in a year and the allocation ratio of 1:1 adopted by KOPT, the judgment of the port in this regard is relied upon.

- (e). By considering the handling rate of dry bulk cargo at 7920 tonnes per day as discussed above and taking into account 101 working days allocated in respect of dry bulk cargo, the optimal capacity of the Floating Crane to handle dry bulk cargo works out to 799920 tonnes per annum. The same has been considered at 8 lakh tonnes by KOPT after rounding off. The capacity of the Floating Crane in respect of Dry Bulk Cargo at 8 lakh tonnes is considered in the analysis.

Likewise, by considering the handling rate of containers at 480 TEUs per day as discussed above and taking into account 101 working days allocated in respect of containers, the optimal capacity of the Floating Crane to handle Containers works out to 48480 TEUs per annum. The same has been considered at 45000 TEUs by KOPT after rounding off. Since the impact of rounding off is found to be substantial, the capacity of the Floating Crane in respect of Containers at 48480 TEUs is considered in the analysis.

(vi). Capital Cost:

- (a). The capital cost considered by the KOPT comprises of cost of 1 no. of Floating Crane, 1 no. of Floating Barge, 1 no. of 25 tonne Tug, 1 no. of Loader and Miscellaneous Costs @ 5%.

The Floating Crane is envisaged for transfer of cargo between the Mother Vessel and Daughter Vessel/ Barge. The Floating Crane will be mounted on the Floating Barge. A Tug is envisaged for movement of Floating Crane and for berthing/ unberthing alongside from the Vessels/ Barges. A loader is envisaged to be utilized inside the hatches for aggregation and trimming of cargo during the transfer operation.

- (b). The cost of Floating Crane at 2.82 million Euros is inclusive of cost of 2 no. of Grabs & Spreaders. The KOPT has considered Custom duty @ 25% on the said cost. The documentary evidence furnished by KOPT in support of the cost of the Floating Crane is a communication furnished by one of the bidders to the Project viz., Netincon Marketing Private Limited (NMPL) to KOPT. In the said communication, the NMPL is reported to have furnished the cost, based on the inputs received by it from the Crane manufacturers and from Yards. Given that the port has relied upon the cost estimates as furnished by NMPL and since none of the users/ prospective bidders have objected to the cost of the Floating Crane considered by KOPT, the same is relied upon in the analysis. The cost of Floating Crane has been updated with the exchange rate of ₹79.60 per Euro prevailing at the time of finalization of the case, as against the exchange rate of ₹ 81 per Euro considered by KOPT.
- (c). The cost of Floating Barge at ₹ 21 crores is inclusive of cost of Genset. The KOPT has considered GST @ 5% on the said cost. Here also, the documentary evidence furnished by KOPT in support of the cost of the Floating Barge is a communication furnished by NMPL, wherein the NMPL is reported to have furnished the cost, based on the inputs received by it from the Crane manufacturers and from Yards. Given that the port has relied upon the cost estimates as furnished by NMPL and since none of the users/ prospective bidders have objected to the cost of the Floating Crane considered by KOPT, the same is relied upon in the analysis.
- (d). The cost of the Tug inclusive of Fenders has been considered at ₹ 10.5 crores. The KOPT has considered GST @ 5% on the said cost. The total cost of tug inclusion of Fenders works out to ₹ 11.02 crores. Here also, the documentary evidence furnished by KOPT in support of the cost of the Floating Barge is a communication furnished by NMPL, wherein the NMPL is reported to have furnished the cost, based on the inputs received by it from the Crane manufacturers and from Yards. For the reasons given earlier, the same is considered in the analysis.
- (e). The cost of Loader at ₹ 84 lakhs is also based on the NMPL communication. For the reasons given earlier, the same is considered in the analysis.
- (f). The KOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost, which is seen to be in line with the Upfront tariff guidelines of 2008.
- (g). Since loaders are not envisaged to be used for handling containers, the cost of loaders have not been factored in the capital cost relevant to containers. Such a segregation has been done by KOPT only for determination of the operating costs.

- (h). Based on the above, as against the total capital cost estimated by the port at ₹ 65.58 crores, the capital cost pertaining to the dry bulk cargo has been estimated at ₹ 65.06 crores. Capital cost pertaining to containers has been estimated at ₹ 64.22 crores, owing to exclusion of capital cost of loaders to the tune of ₹ 84 crores.
- (vii). Operating Cost:
- (a). (i). The Fuel cost has been considered in respect of Floating Crane, Tug, Genset and Loader. The unit cost of diesel is considered at ₹ 68.20 per litre prevailing on the date of finalization of the case, instead of ₹ 64 per litre considered by KOPT.
- (ii). In respect of the Floating Crane, the fuel consumption at 95 liters per hour per crane is seen to be closer to the fuel consumption of Floating Crane considered in the March 2016 Order at 96 litres per hour and hence relied upon.
- The hours of operation of Floating Crane is considered at about 4918 hours per annum. The said hours of operation is reported to be based on 22 hours of working per day during each of the 202 working days and the balance is attributed towards idling hours. Since none of the users/ prospective applicants have objected to the operating hours of the Floating Crane as considered by KOPT, the judgment of the port in this regard is relied upon.
- (iii). In case of Tugs, the KOPT has considered fuel consumption of 150 litres per hour for towing and 16 litres per hour for standby. The towing has been considered for 100 hours in a month and for 12 months per annum and the standby period has been considered for 24 hours in a day for 365 days per annum. In spite of a specific request, the KOPT has not furnished the basis for considering various parameters, but has only stated that the said parameters are as furnished by the bidders, who are already operating at Haldia. Since none of the users/ prospective applicants have objected to the fuel consumption and the operating hours of the Tug as considered by KOPT, the judgment of the port in this regard is relied upon.
- A calculation error in the working of KOPT is rectified in our analysis.
- (iv). The fuel consumption of the loader at 20 litres per hour is seen to be in line with the fuel consumption of Loader as considered in the March 2016 Order and hence relied upon. No Loader operation is envisaged for Containers.
- The hours of operation of loader at 1500 hours per annum is seen to be closer to the operational hours considered for loaders in the March 2016 Order at 1530 hours and hence the same is relied upon.
- (v). The fuel consumption of DG set at 6 litres per hour for 24 hours per day and for 365 days per annum, as estimated by the port is relied upon.
- (c). The Insurance cost has been estimated at 1% of Capital Cost of Crane, Tug and Barge. The Depreciation cost has been estimated at 10% of capital Cost of Crane, Tug, Loader and Barge. The quantum of percentages considered are seen to be as per the provisions prescribed in the 2008 Upfront tariff guidelines for a multipurpose cargo berth and considered in the March 2016 Order as well.
- (d). Repairs & Maintenance cost has been estimated by the Port at 6% of cost of Crane, 7.5% of Cost of Tug and 5% of capital cost of loader & Barge. This is reported to be based on the parameters as furnished by the bidders, who are already operating at Haldia. The KOPT has relied upon the estimate of Repairs and Maintenance cost. Therefore, the proposal of KOPT in this regard is considered.
- (e). In addition to the above, cost of crew manning and technical management expenses at ₹ 12 lakhs per month (i.e. ₹ 144 lakhs per annum), cost of 14 nos. of crew salary at ₹ 108 lakhs per annum, cost of rent and fuel of launch at ₹ 5 lakhs per month (i.e. ₹ 60 lakhs per annum) and cost of shore establishment expenses at ₹ 91.50 lakhs per annum, aggregating to ₹ 403.50 lakhs per annum has been considered. On a specific query, this is reported to be based on the parameters as furnished by the bidders, who are already operating at Haldia. The KOPT has



relied upon the estimate of man power expenditure. Therefore, the proposal of KOPT in this regard is considered. Incidentally, the KOPT has not estimated separate Miscellaneous cost at 5% of the capital cost, which is generally estimated by the Major Port Trusts, while determining the Reference Tariff.

- (viii). Return on Capital Employed is allowed at 16% of the estimated capital cost of the facility.
- (ix). Thus, the annual revenue requirement, which is the sum total of the operating cost and the return on the capital employed, works out to ₹ 30.86 crores in respect of dry bulk cargo and ₹ 30.40 crores in respect of containers, as against the revenue requirement of ₹ 30.67 crores in respect of dry bulk cargo and ₹ 30.35 crores in respect of containers, estimated by the KOPT.
- (x). Considering the Annual revenue requirement and considering the handling rates in respect of dry bulk cargo and other cargo by Floating Crane, the rate for dry bulk cargo works out to ₹ 192.88 per tonne as against the rate of ₹ 191.68 per tonne as proposed by the port. Similarly, the rate for handling a Container works out to ₹ 3134.84 per TEU as against ₹ 3407.68 per TEU as proposed by the Port.
- (xi). The KOPT in its proposal had initially stated that the proposed facility will be used to handle foreign cargo. However, one of the prospective bidder viz., Netincon Marketing Pvt Ltd. (NMPL) has specifically requested the port to consider the ratio of foreign/ coastal cargo and containers at 70:30 on the ground that there is an increase in the movement of coastal cargo and containers and that it would be difficult to restrict the use of the Floating Crane for handling only Foreign cargo and containers. Though the KOPT has agreed to the request made by NMPL, it has neither furnished revised workings to arrive at the revised handling rate for foreign/ coastal cargo and containers based on the ratio of foreign and coastal at 70:30, nor it has furnished a revised Scale of Rates incorporating the rates of coastal cargo/ containers, inspite of a specific request made to KOPT in this regard. However, an exercise to determine the revised handling rate for foreign/ coastal cargo and containers based on the ratio of foreign and coastal at 70:30, has been made.
- (xii). Based on the above position, the Cost statement furnished by the KOPT has been modified. The modified Cost statement is attached as **Annex – I (a)**. The workings to determine the revised handling rate for foreign/ coastal cargo and containers based on the ratio of foreign and coastal at 70:30 is attached as **Annex – I (b)**.
- (xiii). The KOPT has furnished description relating to levy of Cargo Transfer Charge by Floating Crane stating that the charges prescribed is a composite charge for unloading of the cargo/ container from the mother vessel and transfer of the same to a vessel/ Barge directly in case of import or vice versa in case of export, including stevedoring & all other allied services. The note also states that the charge will be applicable for the floating crane operation in the location of setting up of floating crane facility as well as any other deep drafted area within KOPT limit and shall be applicable on the quantity unloaded/ loaded by use of the Floating Crane, as determined through the Draft Survey Report. The note also states that in case of handling of containers, the no. of containers in TEUs will be taken.

Another note is proposed by the port to the effect that the anchorage charge for vessels as well as wharfage and other levies applicable for handling cargo at the Anchorages shall be paid by the Vessel owner/ cargo interest separately to Kolkata Port Trust, as per Scale of Rates of KOPT time being in force. There is no objection from the users in this regard.

Since the proposed notes lists down the services included in the prescribed levy and also gives more clarity and reduces ambiguity, the proposed notes are approved.

- (xiv). (a). Clause 8.2 of the Tariff Policy, 2018, stipulates that the Port Trust shall propose the Performance Standards to be achieved by the service provider and tariff linked to Performance Standards. Accordingly, the KOPT has proposed performance linked tariff, where lower the productivity, lower the rate and higher the productivity, higher the rate is leviable. Thus, the performance linked tariff proposed by the KOPT provides for incentive for better performance and disincentive for under performance. In this regard, it is noteworthy that cargo wise performance linked tariff has been prescribed in the case of KOPT itself, while prescribing charges for Floating Crane vide Order of March 2016 as well as in respect of some other major port trusts where the Harbour Mobile Cranes (HMCs) are envisaged to be deployed by the service providers and also in the Transloading facility at KOPT.

- (b). The performance linked tariff structure proposed by KOPT provides for reward by way of an uniform increment in the rate by 2.50% over the previous slab for each slab and a reduction in the rate by 2.50% over the previous slab for each slab. For the purpose, the KOPT has considered the average output of 7920 tonnes per day for the dry bulk cargo and 480 TEUs per day for the containers, as considered in the optimal capacity calculation, as a cut-off point for formulating the performance linked tariff.
- (c). Based on the position put forth by KOPT and given that the prescription of performance linked tariff would enhance the productivity levels and protect the interest of the users, the proposal of the port to prescribe performance linked tariff as furnished by it, is approved.
- (xv). The KOPT has stated that since the Floating Crane facilities are proposed to be created on licence basis for a period of 15 years, the tariff be kept valid for a period of 15 years subject to the indexation, in line with the approach followed in respect of the Transloading facility at KOPT as well as in the Order of March 2016 for the Floating Crane facility. With regard to indexation, the KOPT has proposed a note to the effect that the Tariff will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2019 and 1 January of the relevant year and that such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

If the validity is to be prescribed for a period of 15 years, then the initial tariff fixed now cannot remain constant without capturing the impact of the price fluctuations. Since the KOPT envisages to issue a license for a period of 15 years and have a stability in tariff for a period of 15 years, it is appropriate to prescribe validity for 15 years, as was done in the earlier occasions case at KOPT, as discussed above. Thus, in order to capture the impact of price fluctuation on the tariff fixed now, a provision is kept in the Scale of rates to index the tariff fixed now, to inflation but only to an extent of 60% of variation of WPI occurring between 60% of variation of WPI occurring between 1 January 2019 and 1 January of every succeeding years, by borrowing the norms prescribed in the 2008 upfront tariff fixation guidelines.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, the insertion of the following provision in the existing Scale of Rates of KOPT is approved:

“

<b>Cargo Transfer Charge by Floating Crane:</b>				
<b>Sl No</b>	<b>Commodity</b>	<b>Unit</b>	<b>Rate in Rupees</b>	
			<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>
(1)	Dry Bulk Cargo	Per Metric Tonne	219.18	131.51
(2)	Containers	Per TEU	3562.31	2137.39
	<b>Notes</b>			
(i)	The charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo/ container from the mother vessel and transfer of the same to a vessel/ Barge directly in case of import or vice versa in case of export, including stevedoring & all other allied services.  The charge will be applicable for the floating crane operation in the location of setting up of floating crane facility as well as any other deep drafted area within KoPT limit and shall be applicable on the quantity unloaded/ loaded by use of the Floating Crane, as determined through the Draft Survey Report. Incase of handling of containers, the no. of containers in TEUs will be taken.			
(ii)	The anchorage charge for vessels as well as wharfage and other levies applicable for handling cargo at the Anchorages shall be paid by the Vessel owner/ cargo interest separately to Kolkata Port Trust, as per Scale of Rates of KOPT being in force.			
<b>Performance Linked Tariff:</b>				
The prescribed rate is the base rate for achieving minimum level of cargo transfer rate of 7920 tonnes per day to be computed as per the formula provided in the Licence Agreement. The productivity wise slab rates shall be as follows: <b>For Dry Bulk Cargo:</b>				
<b>(Rate in ` per MT)</b>				
<b>Performance Standard in tonnes</b>		<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>	
8501-9000		230.27	138.16	
7921-8500		224.66	134.79	
<b>7920</b>		<b>219.18</b>	<b>131.51</b>	

7919-7500	213.70	128.22
7499-7000	208.36	125.01

**For Containers:**

(Rate in ` per TEU)

Performance Standard in TEUs	Foreign	Coastal
601-700	3742.66	2245.59
481-600	3651.37	2190.82
<b>480</b>	<b>3562.31</b>	2137.39
479-301	3473.26	2083.95
300-200	3386.43	2031.86

**Note:**

To calculate the ceiling rates for performance below 7920 tonnes (for Dry Bulk cargo) and 480 TEUs (for Container) per WWD as shown above, the base rate was reduced by 2.5% for first five hundred tonnes and for the 2<sup>nd</sup> five hundred tonnes the rate was reduced by 5% of the base rate and for containers, the base rate was reduced by 2.5% for first one hundred TEUs and for the 2<sup>nd</sup> one hundred TEUs the rate was reduced by 5% of the base rate. Likewise performance below 7000 tonnes (for dry bulk cargo) and 200 TEUs (for container) per WWD shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

The same methodology shall also be adopted to calculate the incremental ceiling rate beyond 7920 tonnes (for Dry Bulk cargo) and 480 TEUs (for Container) per WWD and in such case the base rate is increased by 2.5% for first five hundred tonnes, 5% for 2<sup>nd</sup> five hundred tonnes over the base rate and for containers the base rate was increased by 2.5% for first one hundred TEUs and for the 2<sup>nd</sup> one hundred TEUs the rate was increased by 5% of the base rate. The same methodology shall be adopted to calculate the rate beyond 9000 tonnes (for dry bulk cargo) and 700 TEUs (for container) per WWD.

The Cargo Transfer Rate shall be computed on WWD basis as per the following formula:

$$\frac{\text{Total cargo/ container transferred between mother vessel and the barges / daughter vessels} \times 24}{\text{Cargo/ Container Transfer Time (in hours)}}$$

Immediately after completion of cargo/ container transfer operations, and before the sailing of the Mother Vessel (OGV) from the Transfer Point, Statement of Facts shall be made out duly signed by Master of the Mother Vessel (OGV) and the authorized representatives of the Licensee's Floating Crane and Barge / Daughter Vessel and shall be distributed at the transfer point amongst the following concerns:

- Master of the vessel / agents of the vessel.
- Representative of Licensee
- Representative of the barge / daughter vessel.
- The consignee / consigner, if so desires, may also depute their agents / representatives for signing of the SOF.

The Cargo/ container Transfer Time for the purpose of assessment of performance standard of the Floating Crane arrangement to fulfil the provisions of the Scale of Rates of the Floating Crane Charges shall be strictly calculated on the basis of SOF duly signed by the above said parties.

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2019 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of fifteen years, subject to indexation, as explained above.

9. The rates approved shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of fifteen years, subject to indexation, as explained earlier.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./354/19]

**Annex - I (a)**

**Cost Statement for fixation of tariff for transfer of cargo and containers between Mother Vessel and Daughter Vessel / barges by Floating Crane at Diamond Harbour and other deep water anchorages.**

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by KOPT in its proposal dated 12.04.2019 and clarification dated 30.08.2019 and 10.10.2019		Estimates Modified by TAMP	
		Cargo	Container	Cargo	Container
<b>A</b>	<b>OPTIMAL CAPACITY OF FLOATING CRANE</b>				
	Handling Rate per hour	495 tonnes	24 TEUs	495 tonnes	24 TEUs
	Maximum Working Hours	20	20	20	20
	Maximum Handling Rate /day	9900	480	9900	480
	Operating Load factor	80%	-NIL-	80%	-NIL-
	Handling rate (MT / Day) and (TEUs / Day)	7920	480	7920	480
	Cargo working days	101	101	101	101
	Optimal capacity Of Floating Crane (Metric Tonnes per annum)	799920	-	799920	-
	Optimal capacity Of Floating Crane (TEUs per annum)	-	48480	-	48480
	Optimal capacity Of Floating Crane (Metric Tonnes per annum) (rounded off)	800000	-	800000	-
	Optimal capacity Of Floating Crane (TEUs per annum) (rounded off)	-	45000	-	48480
<b>B</b>	<b>CAPITAL COST</b>			<b>Cargo</b>	<b>Container</b>
(i)	Floating crane		2855.25	2805.90	2805.90
	[KOPT: - (2.82 Million Euro @ 81 per Euros) + Customs duty @ 25%] [TAMP: - (2.82 Million Euro @ 79.60 per Euros) + Customs duty @ 25%]				
(ii)	Floating Barge		2204.00	2204.00	2204.00
(iii)	Tugs		1102.50	1102.50	1102.50
(iv)	Loader		84.00	84.00	0.00
(iv)	Miscellaneous Capital Costs @ 5%		312.29	309.82	309.82
	<b>TOTAL</b>		<b>6558.04</b>	<b>6506.22</b>	<b>6422.22</b>
<b>C</b>	<b>OPERATING COST</b>				
(i)	Fuel cost				
	- Floating Crane	298.99	298.99	321.99	321.99
	KOPT - 95 lit/Hr x 4918 hours x Rs.64 per Litre TAMP - 96 lit/Hr x 4918 hours x Rs.68.20 per Litre				
	- Tug	206.86	206.86	217.04	217.04
	KOPT- [(150 Litres per Hour x 100 Hours towing per month)+(16 litres per hour during standby x 24 hours x 30 days per month)] x 12 months x Rs.64 per litre TAMP- [(150 Litres per Hour x 100 Hours towing per month)+(16 litres per hour during standby x 24 hours x 30				

days per month)] x 12 months x Rs.68.20 per litre				
- Loader (not envisaged for handling containers)	19.50	0.00	20.46	0.00
KOPT - 20 lit/ hr x 1500 hours x Rs.64 per Litre TAMP - 20 lit/ hr x 1500 hours x Rs.68.20 per Litre)				
- DG Set	34.16	34.16	35.85	35.85
KOPT - 6 lit/ hr x 24 hours x 365 days x Rs.64 per Litre TAMP - 6 lit/ hr x 24 hours x 365 days x Rs.68.20 per Litre)				
Insurance (1% of Capital Cost of Crane, Tug and Barge)	61.62	61.62	61.12	61.12
Repairs & Maintenance (6% of cost of Crane, 7.5% of Cost of Tug and 5% of capital cost of loader & Barge)	368.40	364.21	365.44	361.24
Depreciation (10% of Capital Cost of Crane, Tug, Loader and Barge )	624.58	616.18	619.64	611.24
Miscellaneous cost (cost of crew manning & technical management expenses, cost of 14 nos. of crew salary , cost of rent and fuel of launch and cost of shore establishment expenses)	403.50	403.50	403.50	403.50
<b>TOTAL</b>	<b>2017.62</b>	<b>1985.52</b>	<b>2045.04</b>	<b>2011.98</b>
<b>RETURN ON CAPITAL EMPLOYED @ 16%</b>	<b>1049.29</b>		<b>1041.00</b>	<b>1027.56</b>
<b>ANNUAL REVENUE REQUIREMENT</b>				
	<b>Cargo</b>	<b>Container</b>	<b>Cargo</b>	<b>Container</b>
- Operating Cost	2017.62	1985.52	2045.04	2011.98
- Return on Capital Employed	1049.29	1049.29	1041.00	1027.56
	<b>3066.91</b>	<b>3034.81</b>	<b>3086.04</b>	<b>3039.54</b>
<b>HANDLING RATE</b>	<b>191.68</b>	<b>3407.68</b>	<b>192.88</b>	<b>3134.84</b>
	(Rs. Per tonne)	(Rs. Per TEU)	(Rs. Per tonne)	(Rs. Per TEU)
<b>HANDLING RATE FOR FOREIGN AND COASTAL CARGO/ CONTAINER</b>				
- Foreign	Not prescribed	Not prescribed	<b>219.18</b>	<b>3562.31</b>
			(Rs. Per tonne)	(Rs. Per TEU)
- Coastal	Not prescribed	Not prescribed	<b>131.51</b>	<b>2137.39</b>
	<b>(Rs. Per tonne)</b>		<b>(Rs. Per TEU)</b>	

## Annex - I (b)

As per TAMP (dry bulk cargo)								
	Tonnage	Foreign @ 70%	Coastal @ 30%	Handling rate	Cargo working days	Revenue Requirement	Per tonne Foreign rate	Per tonne Coastal rate
<b>Dry Bulk</b>	800000	560000	240000	7920	101	3086.04	219.18	131.51
	<b>800000</b>	<b>560000</b>	<b>240000</b>		<b>101</b>	<b>3086.04</b>		

As per TAMP (containers)								
	TEUs	Foreign @ 70%	Coastal @ 30%	Handling rate	Cargo working days	Revenue Requirement	Per tonne Foreign rate	Per tonne Foreign rate
Containers	48480	33936	14544	480	101	3039.54	3562.31	2137.39
	<b>0</b>	<b>33936</b>	<b>14544</b>		<b>101</b>	<b>3039.54</b>		